IL

NEGOZIANTE ITALIANO

MANUALE DEGLI UOMINI D'AFFARI

E

TRATTATO TEORICO-PRATICO

DELLA SCIENZA COMMERCIALE

AD USO SPECIALMENTE DEI COMMERCIANTI DEL REGNO D'ITALIA

Del Prof. Comm.

GEROLAMO BOCCARDO.

GENOVA

TIPOGRAFIA E LITOGRAFIA DEI FRATELLI PELLAS

Strada S. Giuseppe, Piazza Santa Maria, N. 49.

1863.

AL LETTORE

Offrire ai negozianti, agli esercenti le diverse industrie manufattrici, agli armatori e naviganti ed, in generale, agli Uomini d'affari in Italia, un Manuale che, in piccola mole, contenesse le più importanti nozioni economiche, statistiche e geografiche necessarie nell'esercizio della loro professione, e ciò da un punto di veduta essenzialmente pratico ed applicativo, — tale fu il concetto che ebbi in mira dettando quest'opera.

Bramando corredarla con le più recenti e copiose notizie riguardanti lo stato delle varie industrie e dei commerci nelle diverse provincie e città dell'Italia, io mi sono rivolto al Governo, pregandolo a voler diramare ai Prefetti, ai Sindaci, alle Camere di Commercio, e ad altre autorità sparse in tutto il Regno, una circolare accompagnata da un apposito quadro a colonne ch'esse erano pregate di riempiere coi dati richiesti nelle relative intestazioni. Parevami che questo sistema potesse riuscire opportuno a conseguire, almeno in parte, il grande scopo di *far conoscere l'Italia all'Italia*, la quale sinora pur troppo ignora sè stessa. E debbo al Ministero, ed in ispecie al Sig. Commendatore Cordova, a cui allora era affidato il Dicastero dell'Agricoltura, dell'Industria e del Commercio, le più vive e le più sincere grazie, per la benevola, attiva ed autorevole cooperazione che volle prestarmi. Bramerei poter volgere lo stesso ringraziamento a tutte le Autorità locali, alle quali il mio quadro venne indirizzato con relativa Circolare Ministeriale. Ma pur troppo le chieste informazioni vennero scarse per modo che le mie speranze, a questo riguardo, possono

francamente dirsi fallite. Da alcune città (specialmente delle più piccole) ebbi nozioni ed elementi onde mi sono giovato nel mio libro; e colgo l'occasione per attestare il mio grato animo alle persone che me ne furono cortesi; ma quasi tutti i massimi centri economici della Penisola mi lasciarono desiderare le domandate cognizioni, e mi trovai ridotto, per ciò che li concerne, alla non ricca suppellettile dei documenti stampati.

Sul metodo col quale ho diviso e condotto il mio lavoro non giudico necessario far speciale parola. Mi limiterò ad avvertire, che nella *Geografia Commerciale* ho procurato di far tesoro di tutte le migliori e le più recenti pubblicazioni, sì nazionali che straniere. Le longitudini ivi indicate sono calcolate dal Meridiano di Parigi.

Se l'opera che presento al pubblico ha non poche imperfezioni, essa però è, come le altre molte che ho prima d'ora dato alla luce, il frutto di un coscienzioso e diligente lavoro; e quanto a' suoi difetti, spero di poterli scemare in qualche successiva ristampa, massime se dalle rappresentanze locali mi sarà dato ottenere più generosamente quelli aiuti che mi furono così poco largamente conceduti in questa edizione.

Genova, 28 Settembre 1863.

GEROLAMO BOCCARDO.

PREFAZIONE

DEL COMMERCIO — SUNTO DELLA SUA STORIA
OGGETTO DEL PRESENTE LIBRO

I.

La Storia del Commercio, dicevamo in un altro nostro lavoro [1], è la storia della civiltà.

È fortunatamene molto lungi da noi il tempo in cui una gretta e meschina scienza sociale non sapea favorire e promuovere una qualunque fra le varie manifestazioni dell'umana attività, senza escludere e conculcare tutte le altre; — in cui una mente elevata come quella di Sully era abbastanza ligia ai pregiudizii del suo secolo per non poter proteggere l'agricoltura se non a scapito delle manifatture e del commercio, aspettando che un altro uomo di genio come Colbert prendesse la rivincita col dare al traffico ed alle arti officinali tutta l'importanza che niegava alla coltivazione dei campi.

Profondamente convinti della solidarietà di tutte le industrie, sicuri che gli ingiusti sacrifizii imposti all'una di esse riagiscono miseramente ma fatalmente a danno di tutte le altre, noi non ripeteremo la sentenza, che fu già da taluno proferita, essere il commercio il nerbo della vita economica delle nazioni. Ma con pari sicurezza affermiamo che il commercio contribuisce in una proporzione non minore di quella delle altre industrie, al conseguimento dei grandi fini pei quali l'umanità vive, lavora e si perfeziona.

[1] *Manuale di Storia del Commercio*, Prefazione.

E contribuisce in prima al benessere materiale del genere umano. — Dacchè la scienza di Smith ha confutato l'antico errore dei Fisiocrati sull'*improduttività* delle arti non agricole, dacchè l'esperienza dei secoli ha posto a confronto la floridezza dei popoli trafficanti e l'irrequieta povertà delle genti che imitarono il Muro Chinese, è divenuto superfluo il dimostrare la azione benefica esercitata dalla mercatura per soddisfare i bisogni delle popolazioni. Essa è il necessario complemento di tutte le altre forme del lavoro: indarno l'agricoltura si sforzerebbe di accrescere con continui perfezionamenti e con larghe effusioni di capitali la potenza produttiva del suolo, se il commercio non venisse a mettere le sue derrate a contatto coi milioni di consumatori. E se l'industria manufattrice, aiutata dalle meravigliose conquiste della scienza, crea e soddisfa ogni giorno nuovi desideri mercè delle infinite trasformazioni della materia, l'industria commerciale concorre allo scopo medesimo, mediante la diffusione della materia stessa ne' varii e successivi gradi della sua utilità.

Un secondo grande risultamento del commercio si è di generare nei popoli che lo esercitano uno squisito e delicatissimo senso della libertà. Sotto un regime tirannico l'agricoltura e le officine languiscono, ma vivono; il commercio cessa di esistere quando il dispotismo lo sottopone a' suoi ceppi. Atene, Cartagine, Genova, Venezia, Pisa, Firenze, le Fiandre, l'Olanda, l'Inghilterra videro di pari passo procedere la propria grandezza mercantile e navale, con la libertà della loro costituzione politica; mentre il possesso di due mondi non salvò la Spagna dalla irreparabile rovina cui il tetro assolutismo di Filippo II l'avea condannata; e la Francia di Luigi XIV o la Russia di Pietro il Grande celano a stento, sotto l'orpello della gloria, la reale infelicità delle loro popolazioni.

Il principio cristiano della fratellanza universale dei popoli, ha nel commercio la sua pratica e più efficace sanzione. Non sarà forse consentito giammai all'umanità di raggiungere lo ideale di una sola ed unica famiglia; ma se le genti civili continuamente s'accostano a questo ideale, se i rancori di razza

tutti i giorni si attenuano, se le acerbe contese di nazionalità si estinguono, se diventano ogni dì meno facili le guerre di ambizione e di conquista, a quale altra causa sono questi ben augurati successi da attribuirsi principalmente, se non a quell'arte che ha per missione e per effetto di confutare e disperdere quella selvaggia ed antisociale dottrina che Montaigne esprimeva con sì brutale energia quando diceva: *Profit de l'un est dommage de l'autre?*

Infine (e non è questa, al certo, la meno nobile fra le glorie del commercio) esso porge incremento e soccorso allo svolgimento delle umane cognizioni. A lui le scienze morali e politiche vanno debitrici di alcuni fra i più maravigliosi progressi che fecero nell'epoca moderna; l'economia sociale era da gran lunga praticata nelle banche, negli opifici, negli arsenali, nelle consuetudini e nei codici dei popoli mercatanti, prima che la penna di Quesnay, di Smith, di Ricardo e di Say ne formolasse i fecondi e rigorosi dettami. Nè punto minore è il vantaggio che ne ritraggono le scienze fisiche: se un ignoto commerciante non inventava la bussola, forse niuno pensava a studiare le leggi del magnetismo terrestre. Le grandi scoperte geografiche furono dal commercio inspirate o promosse; e la tecnologia, figlia primogenita del secolo nostro, deve al traffico la sua origine ed i suoi perfezionamenti.

II.

Domandare qual fu l'origine del commercio, è lo stesso che chiedere quando abbia avuto principio l'umana società; perocchè, come è impossibile concepire l'uomo, co' suoi bisogni, coi suoi istinti, co' suoi affetti, perfettamente solingo, così del pari il primo atto che fecero gli uomini associati fu un atto di scambio, cioè un atto di commercio.

Non si potrebbe, senza strozzare un grande e nobile argomento, pretendere di delineare nei brevi confini di una prefazione un compendio della storia del traffico. Possiamo però per sommi capi indicare i principali periodi nei quali questa storia si divide.

Basta volgere uno sguardo comprensivo e sintetico sugli annali dell'universa mercatura, per discernervi tre grandi epoche nitidamente distinte fra loro. La prima, dalle origini sociali viene fino alle Crociate; la seconda, da queste si stende sino alla scoperta d'America; la terza abbraccia i tre secoli e mezzo che seguirono dopo quest'ultimo avvenimento.

Epoca prima. — Giammai il volgare adagio: l'uom propone e Dio dispone, ebbe più chiara ed evidente conferma di quella che emerge dalla storia delle Crociate. Concepite da un fanatico, predicate da un pontefice, decretate da un Concilio, condotte da una schiera di valorosi capitani, compiute da un nembo di avventurieri, queste imprese non diedero che risultamenti nulli o negativi sotto il rapporto religioso e militare; produssero invece conseguenze importantissime e dai loro autori non prevedute, per rispetto al commercio, all'industria ed alla sociale economia dell'Europa. Porre le attive ed operose razze occidentali a contatto con la ricca natura e con le doviziose popolazioni dell'Oriente; — indurre i naviganti ad ampliare le dimensioni dei loro legni ed a tentare con maggiore ardimento le vie dei mari; — offrire ai rozzi lavoranti delle città e delle borgate d'Europa i modelli più perfezionati delle arti metallurgiche e tessili del Levante; — attirare sui campi di battaglia di Palestina i feudatari ed i baroni, mentre i loro vassalli pigliavano audacia a scuotere il giogo degli assenti padroni; — porgere ai Comuni marittimi dell'Italia un'ambita occasione di stringere amichevoli relazioni coi signori di Bisanzio e con quelli delle coste d'Africa e d'Asia; — tali gl'impensati effetti di quelle spedizioni, nelle quali l'immaginazione poetica ma superficiale dei cronicisti non sapeva scorgere che le gesta di Tancredi o di Goffredo di Buglione.

E veramente si è da quell'epoca che il commercio assunse una importanza sociale e politica, che andò ognora crescendo di poi, e ch'era rimasta ignota nell'evo antico. Durante il quale però un gran numero di fatti, di avvenimenti e d'instituzioni esercitarono una remota ma efficace influenza sullo svolgimento di questa industria, sebbene per avventura muo-

vessero da principii e tendessero a fini essenzialmente diversi. Citeremo le conquiste di Alessandro in Asia, le quali, fatte apparentemente col solo scopo di soddisfare l'ambizione di un guerriero, condussero i Greci ad una serie di grandi scoperte geografiche, e ad un attivo scambio di prodotti e di idee con le più floride monarchie del globo. Lo stesso beneficio, ma in proporzioni infinitamente più grandi, emerse dalla formazione dell' Impero Romano, la cui energica potenza di assimiliazione e di unità fece del mondo intero un immenso mercato. Atene e Corinto in Grecia, la Fenicia sulla costa asiatica, Cartagine sull'africana diedero l'esempio, raramente imitato in allora, di grandi potenze fondate sulle arti della pace e sulla produzione della ricchezza, anzichè sulla forza delle armi e sulla violenza. Le speculazioni della scienza medesima, tuttochè lontane allora dallo spirito pratico e positivo delle investigazioni moderne, gettarono spesso le fondamenta di grandi scoperte delle quali il genio del commercio fece poscia suo prò. Quando Apollonio Pergeo (per citare un solo ma capitale esempio) creava la stupenda teoria delle Sezioni Coniche, era ben lontano dal supporre che il suo trovato diventerebbe la base dell'astronomia, e che questa scienza abiliterebbe il moderno navigatore ad aprirsi una via negli sconosciuti oceani.

Cicerone, interprete delle opinioni di tutta l'antichità, aveva un bel vituperare come *sordida* la mercatura; questa era divenuta necessaria all'esistenza della società latina, la cui popolazione viveva dei prodotti che la mercatura le apportava dai più remoti confini dell'impero.

Ma il verme che rodeva quest' impero era troppo connaturato con essolui, perchè potesse quello essere salvato dalla sua rovina. La schiavitù, il profondo disprezzo del lavoro e delle arti, il culto esclusivo del valore militare erano la continua negazione delle qualità che contraddistinguono una razza mercatante ed industre. Le ricchezze che la rapina aveva accumulate in Roma furono facile preda della rapina di altri popoli più giovani e più robusti. Le invasioni barbariche, lo sfacelo dell' impero di Occidente, l'anarchia feudale apportarono, in mezzo alla notte

dei bassi tempi, gli elementi di un'èra nuova; i quali, elaborati dal Cristianesimo, trovarono appunto la più solenne loro manifestazione in quel grande fenomeno delle Crociate, che abbiamo poc'anzi procurato di caratterizzare.

Epoca seconda. — Nei quattro secoli che corsero prima del decimosesto, il Mediterraneo, che i Romani avevano a buon dritto chiamato *mare nostrum*, fu il grande e quasi il solo teatro della navigazione e del commercio. Entrando arditamente nella via che la spada dei Crociati aveva loro dischiusa, i trafficanti italiani divennero in breve i possessori di un gigantesco monopolio. Primi in Europa ad affrancarsi dalle pastoie feudali, i Comuni della Penisola diedero un esempio di libertà, di audacia, di operosità e di ricchezza cui imitarono poscia quelli della Spagna, delle Fiandre e della Germania. Amalfi, Pisa, Genova, Venezia si disputarono ed ebbero successivamente il dominio dei mari; e quelle lotte fraterne, non mai troppo lagrimate dal punto di veduta nazionale, giovarono però ad acuire l'attività ed a svolgere la possente individualità di quei piccoli Stati, come la silice che rode il metallo ma lo affila. L'invenzione della bussola, erroneamente attribuita a Flavio Gioia e venuta (come tanti altri trovati) dall'Oriente sulla barca di un oscuro ed ignoto navigante, e quella dell'astrolabio, infusero nuovo coraggio e nuova intraprendenza nei marinai. La lega anseatica fece nel Nord, ciò che i nostri municipii aveano fatto nel Mezzodì: sparse tra le semi-barbare popolazioni delle rive del Baltico, del Reno, dell'Elba e della Vistola, gli elementi fecondi dello spirito commerciale.

Frattanto, nei secoli XIV e XV, tutto accennava imminente una profonda rinnovazione sociale. Fust e Gutemberg inventavano la stampa, e, rendendo impossibile il ritorno della barbarie, imprimevano all'assopito genio delle lettere e delle scienze una vita nuova. La lettura dei libri di Plinio e di Tolomeo, le ambascierie spedite dai papi e dai principi ai Tartari Mongoli invasori, i viaggi di Marco Polo, di Pegoletti, di Carpini, di Rubruquis, rivelavano ai mercatanti vaste ed inesplorate contrade. La polvere da sparo, mentre creava una novella arte

della guerra, scuoteva dalle fondamenta l'edificio della società: poichè la prima volta che l'archibugio di un villano ruppe la visiera di un gentiluomo, il feudalismo giacque per sempre. La borghesia od il terzo stato, arricchito nei negozi, fatto conscio della sua forza, protetto dai Re contro i grandi vassalli, apportò nel civile consorzio un'elemento di cui aveva difettato la società romana. Costantinopoli, l'antica sede del rinnovato impero, cadeva in mano dei Turchi ed una nuova potenza veniva dall'Asia a rompere l'equilibrio europeo. Lo spirito d'esame e d'investigazione, passando dal campo letterario e filosofico nel religioso, imprimeva agli animi una effervescenza che non si è oggi ancora sopita. La Francia, unificata da Luigi XI e da'suoi successori; l'Inghilterra, rinnovatasi nel sangue delle due Rose; la Spagna, creata come nazione dal genio di Ferdinando e d'Isabella, sorgevano a far concorrenza nel traffico e nella produzione agli Italiani, padroni pur dianzi del mercato mondiale. Un Italiano, scoprendo il Nuovo Mondo, dovea compiere l'immensa rivoluzione che al Medio Evo sostituì l'êra moderna.

Epoca Terza. — Come la fiaccola del *Covenant* che i montanari scozzesi si trasmettono lungo le valli ed i dirupi della vecchia Caledonia, così il primato commerciale passa dall'una all'altra nazione moderna, a misura che queste si succedono nella serie dei civili progressi.

Il primo onore spetta al più piccolo dei reami d'Europa. Liberatosi dal mite e culto dominio dei Mori, il Portogallo, sotto il regno di Giovanni I, aspirava ad acquistare una potenza marittima, cui pareva chiamarlo la sua geografica posizione. Protetti ed incoraggiati dal generoso principe Enrico, i naviganti affluiscono a Lisbona. Tristano Vaz, Gonzalez Zarco, Bartolomeo Parestrello, Martino Behaim, e tanti alti arditi avventurieri approdano a Madera, alle Zole del Capo Verde, lungo la costa occidentale d'Africa, ed insegnano a Bartolomeo Diaz la strada per iscoprire il Capo delle Tempeste, che Vasco di Gama oltrepassa nel 1497 per muovere alle Indie, e del quale il *Fortunato* monarca portoghese muta il nome in Capo di Buona Speranza.

L'impero Lusitanico si fonda nelle Indie, mercè del valore e della ferocia d'uomini come Almeyda e come Albuquerque; mentre Cabral, spinto dalla tempesta, scopre e colonizza il Brasile.

Ma nel 1492 Cristoforo Colombo già era approdato sul lido di San Salvador. Dopo la venuta del Cristianesimo, nessun avvenimento avea più di questo profondamente scosso le sorti del mondo. Indarno una bolla pontificia pretende segnare la linea di confine fra i possedimenti spagnuoli ed i portoghesi. La monarchia di Carlo V assorbe bentosto quella della Casa di Braganza. I *Conquistadores* invadono intanto il Nuovo Continente, in cerca del favoloso *Eldorado*. Ferdinando Cortez conquista con un pugno d'eroi il Messico; Francesco Pizzarro, un conduttor di maiali, soggioga il Perù; Diego d'Almagro si appropria il Chilì; Amerigo Vespucci (dal cui prenome il cosmografo tedesco Hylacomilus deriva il nome dell'America) naviga lungo le sponde di essa fino alla Patagonia; Ferdinando Magalhaens ed il suo luogotenente Sebastiano del Cano compiono la prima circumnavigazione del globo; la famiglia dei Caboto scopre il Continente Settentrionale dell'America. Strana fatalità: italiani sono i più illustri scopritori di un mondo, sul quale tutte le potenze fondano colonie e stabilimenti, tranne sola l'Italia!

Ma l'Italia era allora discesa dall'antico apogeo. Non già che le mancasse lo splendore d'una matura civiltà; chè anzi le arti, le lettere, le scienze, la ricchezza non mai raggiunsero il grado di perfezione cui furono condotte dal genio degli italiani in quel secolo: bastino i nomi di Nicolò Machiavelli, Leonardo da Vinci, Raffaele Sanzio, Michelangelo Buonaroti. Ma erano queste le vive scintille d'una fiamma che si spegne. I forestieri contribuirono, senza dubbio al grande misfatto dell'uccisione di un popolo intero; vi contribuirono le tirannidi clericali e principesche. Ma il misfatto fu sopratutto un suicidio; imperocchè se invece di assopirsi sotto i suoi allori, se invece di inebbriarsi nel fascino di una vita di molli canti, di ozi e di corruzioni, la stirpe di Dante si fosse ricordata delle cause della sua antica grandezza; se il motto de' gentiluomini francesi: *noblesse oblige* avesse animato lo spirito dei figli degeneri di coloro che

avevano fondato le nostre repubbliche, l'Italia non sarebbe caduta quando tutte le nazioni sorgevano. E se più numerosi fossero stati i commercianti che, come Cadamosto, videro la necessità di tentare nuove vie di navigazione e di traffico dacchè le antiche erano divenute improduttive, chi potrà dubitare che Venezia e Genova, coi loro vasti cantieri e magazzini, non sarebbero riuscite a competere con Cadice, con Lisbona o con Amsterdam? Questo vorremmo che ben tenessero a mente coloro (e son moltissimi) che, assai leggermente interpretando la storia, affermano doversi la decadenza commerciale dell' Italia unicamente attribuire alle scoperte del secolo XV e del XVI, le quali sviarono dalle antiche strade il traffico e ne diedero alle genti occidentali il monopolio. Per noi, il progresso nazionale è la somma dell' energia, dell' industria, della virtù individuale, come il nazionale decadimento è la risultante dell' ozio, dello egoismo e del vizio degli individui che la nazione compongono. Il commercio italiano esinanì e si spense quando, per un complesso di cause e di circostanze che non potremmo quivi riepilogare, la razza italiana divenne minor di sè stessa. E se oggi l' esistenza politica ed economica della Penisola ripiglia ad occhio veggente novello vigore, si è perchè l' individualità italiana, ritemprata e risorta, ha saputo mostrarsi degna di migliori destini. È ben miserabile quella filosofia, più miserabile ancora quella storia che agli accidenti ed ai capricci della fortuna (la divinità degli inetti) attribuisce quegli avvenimenti che hanno nell' uomo stesso le loro profonde cagioni!

Ma, tornando al subbietto, non appena i naviganti ed i conquistatori delle nazioni europee ebbero posto il piede sui lidi delle contrade nuovamente scoperte, ed ammiratene le naturali ricchezze, che si destò fra le varie potenze una formidabile gara per appropriarsi l' esclusivo possesso di quelle terre ed il monopolio del commercio coi loro abitanti. Indi quel *Sistema Coloniale* che costò tanto sangue e tanta miseria all' umanità. L'*Atto di Navigazione* di Oliviero Cromwell; la costituzione delle grandi Compagnie privilegiate in tutti gli Stati marittimi; la selvaggia politica degli Olandesi che nelle Molucche e nelle Isole della

Sonda ardevano interi campi e vaste foreste di spezierie, onde non accrescerne troppo l'offerta e non isvilirne il prezzo, le continue guerre commerciali fra le diverse metropoli e le sanguigne ribellioni delle colonie, queste ed altre cotali furono le manifestazioni e le conseguenze di quell'assurdo sistema, che mutò in cagione di rovina e di pianto le scoperte da cui la Provvidenza avrebbe invece permesso di ritrarre incalcolabili benefizi.

Come la Spagna avea tolto la palma al Portogallo, così l'Olanda la rapiva alla penisola Iberica. Il genio dei De Witt, il valore degli Opdam, dei Ruyter e dei Tromp assicurarono a quella piccola nazione la preponderanza navale, in quell'ora istessa che i suoi banchieri, imitando Genova e Venezia, creavano possenti instituti di credito, e che i suoi agricoltori e manifatturieri trovavano nel suolo e nelle officine inesauste sorgenti di prosperità.

Ma l'Inghilterra che, sotto il glorioso regno di Elisabetta aveva cominciato quella lenta ma sicura opera di progresso per cui seppe innalzarsi al colmo della civiltà, l'Inghilterra che aveva già imparato da' suoi Frobisher, da' suoi Drake e da' suoi Raleigh l'arte di dominare l'Oceano, non poteva a lungo rimanersi nell'ombra, mentre i suoi rivali si cingevano degli splendori della ricchezza. Il grande Protettore dapprima, e poscia Guglielmo III le davano grandezza politica, ordine interno, libertà, industria e commercio. Clive e Warren-Hastings fondavano la potenza della Compagnia delle Indie; Patterson creava la Banca di Londra; Lewis, Hargreaves, Crompton, Highs, Arkwright, Newcommen, Cawley, Savery, Watt le prodigavano quell'immenso tesoro di invenzioni e di scoperte che fecero di lei la prima nazione industriale del mondo.

La Francia, popolo eminentemente militare, entrò tardi assai nell'aringo del grande commercio. Sotto Francesco I un italiano, Verazzani, avea portato la bandiera francese nell'America settentrionale, e Giacomo Cartier vi aveva tentato uno stabilimento coloniale simile a quelli per cui andavano superbi gli Spagnuoli e gli Inglesi. Ma là dove questi fondavano manifat-

ture e fattorie, i Francesi edificavano solo fortezze; quelli si fermavano e si facevano indigeni, questi passavano come meteore. Nelle Indie, il genio di Dupleix e di Labourdonnais circondò il nome francese di momentaneo splendore; ma le discordie dei due capi, e l'inettezza del loro ingrato governo impedì che l'opera incominciata si compisse. Colbert, uomo di sommo intelletto, ma imbevuto dei più assurdi pregiudizi del sistema restrittivo, erasi già fatto banditore di quella teoria della *Bilancia del Commercio*, che sarebbe tanto ridicola se non fosse riuscita così fatale. Il credito pubblico e bancario non fece in Francia la sua prima apparizione se non colla disastrosa fantasmagoria del *Sistema* di Giovanni Law. L'onta della Reggenza, il *Pacte de famine* di Luigi XV, la riscossa dell'89, la grande espiazione del Terrore, la riazione imperiale ed il blocco continentale, non permisero al genio dell'industria e del commercio in Francia di raggiungere quello svolgimento, che potè solo conseguire nell'epoca nostra sotto un regime meno disordinato e minaccioso.

Qui siamo a fronte del mondo contemporaneo, e non possiamo che accennare di volo: la macchina a vapore, le ferrovie, la vaporiera ed il telegrafo; l'industria manufattrice ed i suoi continui prodigi; la grande riforma commerciale che al sistema protettivo sostituì la libertà degli scambi: la lega doganale tedesca o Zollverein, l'emancipazione delle colonie; le vaste instituzioni di credito; le innumerevoli applicazioni dello spirito di associazione; il frequente rinnovarsi delle crisi commerciali e la energica potenza vitale di riparazione; il cominciato taglio dell'Istmo di Suez ed il progettato di quello di Panama; tali, per tacere d'infiniti altri, sono i fatti che, o già compiti o sotto agli occhi nostri svolgentisi, vanno tutto giorno ampliando la sfera d'azione sulla quale il commercio si esercita.

III.

Il commercio è oggimai una scienza; nè più il cieco e nudo empirismo basta a trattarlo con successo. Scienza tanto più vasta

e difficile, in quanto essa richiede in chi la professa la riunione di due grandi caratteri, che vanno pur troppo sovente dissociati: coltura intellettuale e pratica attitudine agli affari.

Questa scienza, ben lo sappiamo, non s'impara tutta nei libri, nè tutta coi libri s'insegna. Si è specialmente al commercio che dobbiamo applicare la risposta che l'inglese Carlyle dava ad un giovane da cui era interrogato circa al miglior modo di studiare: « A man perfects himself by work much more than by reading. »

Ma se i libri non sono tutta la scienza, se non ne sono anzi che una parte assai minima paragonati all'immenso tesoro dell'esperienza, essi però possono agevolare l'acquisto di questo tesoro, e, come il faro al navigante, servire di guida all'uomo di negozio.

Uno di questi libri noi tentiamo di offrire modestamente all'Italia. « Conosci te stesso », era il gran precetto che l'antica filosofia indirizzava agli individui. Questo precetto può eziandio applicarsi ai popoli; e l'Italia non conosce ancora quanta forza di produzione, qual capitale di ricchezza si celi nel di lei seno. A nessun individuo, ed a chi scrive queste pagine meno che a molti altri, sarebbe dato compiere da sè solo l'immenso lavoro che, per ottenere un sì gran fine, sarebbe richiesto: a tanto obbietto non sarà soverchia l'opera di due generazioni.

Ma ciò che è possibile ad ogni individuo, ciò che è suo sacro debito, si è di contribuire, nella misura delle proprie forze, al conseguimento del nobile scopo. Lo avervi aspirato con tutta l'energia e con tutto il candore di un'anima accesa del desiderio del bene, sarà sempre un conforto all'Autore di queste pagine nella sua modesta e laboriosa carriera.

GENOVA, 20 AGOSTO 1862.

GEROLAMO BOCCARDO.

PARTE PRIMA.

ECONOMIA COMMERCIALE

CAPO I.

Del Commercio e dell'Economia commerciale in genere

§ 1. L'*Economia Commerciale* è la scienza che ha per iscopo di studiare i principii, le condizioni e le regole del commercio.

Il *Commercio* può considerarsi o in sè medesimo, — cioè come una delle fonti dal cui complesso risulta la produzione e la distribuzione della ricchezza sociale; — o relativamente a coloro che lo esercitano, — cioè come una delle professioni con le quali gli individui si procurano la privata loro ricchezza. — Riguardato nel primo di questi due rispetti, il commercio può definirsi *l'industria degli scambi;* imperocchè il fatto sostanziale ed il carattere specifico che da tutte le altre contraddistingue l'arte commerciale, è lo scambio, e là dove c'è un atto di commercio, esiste necessariamente, ha esistito od esisterà una operazione di scambio. Il trafficante all'ingrosso scambia le merci d'Europa con quelle d'America o d'altre parti del mondo; scambia poscia le merci ricevute col denaro del mercante al minuto; scambia il suo contante con la cambiale che si procura in piazza e che manda in America; la cambiale stessa suppone una serie, spesso numerosa, di scambi, avvenuti prima che ricevesse questa destinazione; la Banca scambia la cambiale in monete o in biglietti, mercè dello sconto; i portatori di biglietti bancarii scambiano questi titoli con le merci onde abbisognano, o col denaro in cui la cassa della Banca li converte a vista. L'assicuratore, dal canto suo, fa uno scambio tra il rischio che si assume ed il premio che stipola. Il sensale fa scambio tra il servizio che presta e il prezzo di mediazione che riceve; e così di seguito, talchè chi

passasse in rassegna tutte le operazioni e ramificazioni del commercio, sempre vedrebbe campeggiarvi la nozione dello *scambio*.

Erronea affatto è la idea, ammessa sovente dal volgo e professata già da una celebre scuola di economisti del secolo XVIII, che cioè il commercio, appunto perchè non consiste che in una sequela di scambi, sia un arte essenzialmente *improduttiva*. Produzione non significa già *creazione*, ma bensì *utilizzazione*; ed in quella guisa stessa che l'agricoltura non crea le derrate, ma compone e scompone solamente le materie destinate a formarle; come del pari le manifatture non creano i tessuti e gli altri oggetti officinali, ma unicamente fanno subire alle materie tessili, minerali ed altre le necessarie modificazioni; così, egualmente il commercio nulla crea, nulla distrugge; ma traslocando gli oggetti dal luogo d'origine a quello di consumo, ed operandone la circolazione, contribuisce con tutte le altre industrie alla produzione delle utilità alle quali l'uomo ricorre per soddisfare i propri bisogni. — Alla produzione del primo dei nostri alimenti, del pane, non fu punto meno necessaria l'opera del commerciante che trasportò il grano dall'Ucrania o dalla Lombardia, di quello che fosse l'opera d'un coltivatore che raccolse le spighe, o di un manifattore che trasformò il frumento in farina e la farina in pane.

§ 2. Relativamente a coloro che lo esercitano, il commercio è *compra e vendita di oggetti di qualunque natura, con lo scopo di fare un guadagno.*

Non tutte le compre nè tutte le vendite costituiscono *atti di commercio.* Il proprietario che cede a dibattuto prezzo il taglio annuale del suo bosco ceduo o la raccolta de' suoi campi, fa bensì una vendita, ma non un atto di commercio, poichè egli non si propone per fine una specolazione, ma soltanto una operazione necessaria a sfruttare la sua proprietà. Il negoziante di legnami, invece, che compra nella Maremma una partita di quercie, per rivenderle a Genova, od il negoziante di granaglie, che acquista un carico di cereali a Taganrog, per trafficarli sovr'altra piazza, fanno veri atti di commercio, siccome quelli che specolano sulla differenza tra il prezzo di origine e quello di vendita.

§ 3. Dalle quali cose ben si scorge che un elemento essenziale del commercio è la *specolazione*, nome generico, col quale vien designato il complesso dei procedimenti e delle combinazioni, mercè cui il lavoro, il capitale, il credito, gli scambi, i trasporti possono intervenire nella produzione. Ella è la specolazione che indaga e scopre le ricchezze latenti, che inventa i

modi pratici per isfruttarle; che ne aumenta il valore, sia trasformandole, sia agevolandone lo scambio; che promuove lo svolgimento di nuovi bisogni nei consumatori, ella è che fornisce ai produttori mezzi più abbondanti e perfetti per soddisfare i bisogni già esistenti.

Tutte le arti sono suscettibili di dar campo alle combinazioni dello specolatore.—Roberto Bachewell osserva un bel giorno che, cogli antichi metodi di allevamento del bestiame, le pecore non erano macellabili che dopo quattro anni dalla nascita, e davano poca lana e poca carne. Trova ch'egli farebbe un immenso guadagno, e darebbe insieme un grandissimo beneficio al suo paese, se potesse, mandando all'ammazzatoio le pecore a due anni, ritrarne un vello più ricco ed una quantità maggiore di carne di quella fino allora ottenuta. A questo doppio fine, Bachewell inventa ed applica felicemente il metodo della *selection*. — La pastorizia diventa specolatrice.

È talvolta specolatrice la moda. — Un fabbricante di cappelli di paglia di Firenze offre 10,000 fr. alla camerista dell'Imperatrice Giuseppina, a patto ch'essa induca la sua augusta padrona a portare uno di quei cappelli. La moda non tarda a stabilirsi fra le dame francesi, ed il fabbricante fa la sua fortuna.

Ma il regno della specolazione è il commercio. La vastità del campo d'azione su cui esso si esercita, e che non ha altri confini che quelli del mondo; il rapido avvicendarsi delle offerte e delle domande; le conseguenti oscillazioni dei prezzi, queste ed altre simili intrinseche condizioni del traffico offrono alla specolazione un alimento ch'essa indarno cercherebbe altrove. — Diremo più sotto (§ 9. e seg.) quali requisiti siano nel commerciante necessari, perchè le sue specolazioni in sè riuniscano le probabilità di buon successo. Per ora ci contenteremo di osservare che le specolazioni sono *produttive* od *improduttive* ed anche *dannose* e condannabili, a seconda che lo specolatore, nel cercare il proprio beneficio, reca eziandio un servizio alla società, oppure si limita ad operare inutili spostamenti di fortune, o peggio, carpisce il fatto altrui senza produrre. Di questi due ultimi generi di specolazioni dovremo tener parola più sotto (V. § 40 e seguenti).

§ 4. Sotto un triplice rapporto, il commercio dividesi in varie specie, cioè:

1.° Sotto il rapporto degli Oggetti sui quali si esercita;

2.° Per rispetto ai Modi coi quali si fa;

3.° Riguardo ai Luoghi nei quali si tratta.

§ 5. In ordine a'suoi Oggetti, il commercio distinguesi dapprima in due grandi categorie, a seconda che fa traffico di Merci propriamente dette, cioè di prodotti direttamente consumabili, ovvero di Denaro e di Titoli rappresentativi della moneta, cioè di cose destinate ad agevolare lo scambio delle merci.

I. Il traffico delle Merci abbraccia:

1.° Il *Commercio dei prodotti del suolo*, ossia di quegli oggetti che o servono al *consumo* diretto degli uomini nella loro alimentazione o nella soddisfazione di altri bisogni, o che, come *materie prime*, vengono impiegati e trasformati in altre successive industrie. — La maggior parte di questi prodotti sono commerciali nella loro forma primitiva ed originaria, eccettuati però alcuni articoli che, prima di essere posti sul mercato, debbono subire una o più preparatorie operazioni, senza che però queste ne mutino mai intrinsecamente la destinazione. — In questa categoria di commerciali imprese comprendonsi:

a) Il *Commercio dei grani e dei cereali*, che, oltre al frumento, sono la segala, l'orzo, l'avena, il grano turco, il miglio, le fave, i piselli, le lenti, il riso ecc. — Questo ramo di commercio che, esercitato in grandi proporzioni, richiede somma avvedutezza e forti capitali, ha le principali sue sedi nel settentrione della Germania, in Danimarca, in Polonia, in Russia e segnatamente sulle rive del Mar Nero, nei Principati Danubiani, nell'America del Nord. — Il *Commercio delle farine*, che in quest'ultima contrada ha a'dì nostri, e prima della attuale guerra civile, assunto vasta importanza, forma una ramificazione di quello de' cereali.

b) Il *Commercio dei vini*. — In Europa, i paesi situati nel bacino del Mediterraneo, ed alcuni sul versante dell' Atlantico e lungo il Reno, hanno il naturale monopolio di questo traffico. — Si può distinguere il commercio dei vini *comuni*, da quello dei vini *fini*. — La Francia, l' Ungheria, il sud-ovest dell' Alemagna renana, la Spagna ed il Portogallo riportano finora il vanto della più perfetta enologia. — Ma l'Italia, segnatamente pe' suoi vini di Sardegna, di Sicilia, di Toscana e di Piemonte, potrebbe, con maggior cura e destrezza nell'utilizzare i suoi naturali tesori, disputare vittoriosamente a quei paesi la palma.

c) Il *Commercio degli olii*. — Le coste dell' Italia e quelle della Spagna e dell'Africa sul Mediterraneo sono i massimi centri della produzione e del commercio dell'olio d'oliva. — A questo fa d'uopo aggiungere gli olii di lino, di cocco, di palma, di colza,

di sesame, di pesce ecc., che in grandissime e crescenti quantità si trafficano in molti paesi.

d) Il *Commercio delle grane.* — Comprende tanto le grane destinate all'alimentazione degli animali domestici, come ad esempio le vecce, quanto le grane oleose, come il colza, il lino ecc., o le grane di spezierie, come l'anice, il coriandolo ecc., o finalmente le grane di giardinaggio, come quelle di cavolo, di persemolo ecc.

e) Il *Commercio del tabacco* greggio od in foglie. — L'Europa non produce che tabacchi d'inferiore o media qualità, i quali non formano, meno rare eccezioni, oggetto di commercio se non nell'interno dei paesi di produzione. L'America settentrionale, le Antille, la meridionale America e le Indie esportano invece, quantità enormi di tabacco.

f) Il *Commercio delle lane*, che ha per oggetto la lana di pecora o di altri animali velluti, ed è uno dei prodotti più importanti (per Europa) in Ungheria ed in Germania, ed in Australia. — *Tante pecore* (dice un antico proverbio) *quanti uomini.* Ma la più parte dei paesi sono pur troppo lontani dall'adeguare questa regola; e più di tanti altri ne è pur troppo lontana l'Italia!

g) Il *Commercio del cotone*, il quale ha i suoi massimi centri di produzione nell'America settentrionale e nell'India.

h) Il *Commercio dei prodotti indigeni del paese* sotto la quale generica categoria, noi notiamo tutti i generi d'interna speciale produzione, che variano a seconda delle località. — Tali sono, a cagion d'esempio, la canapa a Bologna, la soda a Marsiglia, lo zolfo in Sicilia, il bozzolo in Lombardia ed in Piemonte, gli aranci a Napoli, il *formium tenax* nella Nuova Zelanda, ecc. ecc.

2.° Il *Commercio dei generi coloniali* che si opera sui prodotti greggi dei paesi posti fuori d'Europa e segnatamente nell'America e nelle Indie. — *Coloniali* appunto si chiamano questi prodotti, dacchè le contrade che li danno in maggiore abbondanza, sono fra quelle regioni che le varie potenze europee colonizzarono dopo le scoperte di Colombo, di Vasco di Gama, e dei loro avventurosi successori.

Questo commercio abbraccia le varietà seguenti:

a) Le *Spezierie*, quali noce moscata, garofano, cannella, ecc., provenienti la più parte dalle Indie Orientali e dalle Isole dell'Oceania, commercio che fece successivamente la ricchezza degli Italiani, dei Portoghesi, degli Spagnuoli, degli Olandesi e degli Inglesi.

b) I *coloniali propriamente detti*, come zucchero, caffè, tè ecc., generi il cui consumo, ignoto agli Europei prima dell' età moderna, ha oggimai assunto proporzioni straordinarie, e serve, fino ad un certo segno, di criterio per misurare la ricchezza e la civiltà delle diverse popolazioni.

c) Le *sostanze tintorie*, che comprendono i colori provenienti dai tre regni della natura, non che i legni da tinta, l'indaco, la noce di galla, il sommaco, l' allume ecc.

3.° Il *Commercio delle materie semifabbricate*, ossia degli oggetti che hanno già subìto un cambiamento essenziale per opera delle arti manufattrici, sebbene siano destinati a servire ancora di materie prime ad ulteriori industrie. — Esso comprende:

a) Le *materie minerali*, come il ferro, l' acciaio, la latta, il piombo, lo stagno, lo zinco, il rame, ecc.

b) I *legnami*, destinati o alle costruzioni navali. o alle terrestri, od all' ebanisteria ecc.

c) Le *materie tessili*, come i filati di seta, di cotone, di lino, di canapa ecc.

d) Le *cuoia*.

4.° Il *Commercio dei tessuti*, che suddividesi in una infinità di traffichi diversi, a seconda delle materie, delle forme, dei colori, delle provenienze ecc.

5.° Il *Commercio di minuteria*, che abbraccia tutti gli articoli fabbricati di metallo, di vetro, di legno, di chincaglierie ecc.

II. Il Commercio del denaro e dei titoli ha per oggetto le negoziazioni delle monete nazionali e straniere e delle verghe di metalli preziosi, i cambi, i fondi pubblici, le azioni industriali ecc. — Dovremo occuparcene più diffusamente in appresso,

§ 6. Sotto il rapporto del Modo col quale il commercio si esercita, fa d'uopo distinguere:

1.° Il *Commercio all' ingrosso*, che consiste nel negoziare forti partite di merci fra commercianti e senza diretta comunicazione col consumatore. — Il Negoziante all'ingrosso riceve le sue merci sia dai loro produttori, sia da altri trafficanti che dimorano sul luogo di produzione, o che altrimenti ne sono provveduti in più grande quantità. Egli le vende, a sua volta, ad altri commercianti e specialmente ai Mercatanti *al minuto*. — Fa il cosidetto *Commercio d' importazione*, quando trae dall' estero i generi, per venderli ai Mercanti del paese; eseguisce, invece, il *Commercio di esportazione*, quando spedisce all' estero i prodotti nostrani; compie il *Commercio di transito*, allorchè invia all' estero merci acquistate in altri paesi, ma introdotte nei magazzini nazionali;

o, finalmente, il *Commercio di economia e di trasporto*, se si limita a prendere in un paese estero le merci, per trasferirle in altro paese pure straniero.

2.° Il *Commercio al minuto*, che si eseguisce con le merci comprate appo il Negoziante all' ingrosso o presso il produttore originario, e rivendute al consumatore, d' ordinario in piccole quantità.

3.° Il *Commercio di commissione*, che consiste nella compra e nella vendita di merci per conto altrui. — Negli altri rami di traffico, l' utile del commerciante consiste nel sovrappiù del prezzo di vendita per rispetto al prezzo di compera. Nel commercio di commissione, il profitto di colui che ha ricevuto l' ordine, consiste nella sua *provvigione*.

4.° Il *Commercio nomade o girovago*, che è una specie di commercio al minuto, nel quale il trafficante viaggia da uno in altro paese, seco portando le sue merci alla casa del Consumatore. — Questo commercio, che aveva una grande importanza quando l' Europa giaceva nella barbarie del Medio Evo, e quando, per la scarsezza e la irregolarità delle internazionali relazioni, rari e difficili erano gli scambi, è notabilmente decaduto dacchè si perfezionarono cotanto i mezzi di comunicazione e trasporto.

5.° Il *Commercio di spedizione*, che propriamente non forma un genere speciale di traffico, ma bensì un mezzo agevolatore del traffico stesso, e che consiste nello incaricarsi non già della compra o della vendita delle merci, ma sì semplicemente del loro trasporto.

6.° Il *Commercio di borsa*, in cui invece di trafficare i prodotti direttamente in magazzino, si fanno le negoziazioni sovra campioni od anche semplicemente sopra promesse verbali o scritte, non che sopra altri valori fiduciarii. — Esso abbraccia due generali varietà, a seconda che ha luogo:

a) Sopra *operazioni a contante*, quando il contratto si conclude subito, entrando il compratore in possesso, e ricevendo il venditore il prezzo;

b) Sopra *operazioni a termine*; quando fra il contratto e la consegna dei prodotti, da una parte e del prezzo, dall'altra, corre un termine stipulato dalle parti. — Le regole peculiari di questo commercio saranno da noi esposte più sotto. (V. § 41 e seguenti).

§ 7. Rispetto ai Luoghi ai quali il commercio si riferisce, esso si distingue in:

1.° *Commercio esteriore*, che traffica i prodotti dei vari Stati,

e collega col vincolo degli scambi le più lontane contrade. — È questo il commercio che dà opportunità alle più vaste combinazioni del traffico.

2.° *Commercio interno*, che opera il meccanismo degli scambi interiori d'uno stesso paese. — Più modesto del precedente, non adempie al certo funzioni meno utili nè meno necessarie alla prosperità delle nazioni.

3.° *Commercio marittimo*, o *Commercio terrestre*, a seconda delle vie marittime o terrestri onde si serve.

4.° *Commercio del Levante, d' America, delle Indie, del Mar Nero*, ecc., a seconda dei paesi ai quali è diretto.

CAPO II.

Delle Imprese Produttive in genere, ed in ispecie delle Imprese Commerciali

§ 8. Veduti i caratteri generali della mercatura ed enumerate le varie sue specie, ragion vuole che di presente si passino in rassegna le diverse condizioni dalle quali il buon successo nell' esercizio di quest'arte dipende.

Nel suo più generico significato, la parola *Impresa* indica qualunque applicazione dell' umana attività, destinata a combinare l' azione di varie forze per conseguire uno scopo determinato. Nel senso particolarmente ecouomico, nomansi poi *Imprese industriali* o *produttive* quelle imprese, il cui scopo diretto ed immediato è la ricerca delle ricchezze. — Queste imprese si distinguono in *agrarie*, che hanno per oggetto l'agricoltura: — in *manufattrici* od *industriali propriamente dette*, che si applicano alle fabbricazioni di qualsiasi specie; — in *commerciali*, che si propongouo operazioni di traffico e di negozio.

L' *Imprenditore* è colui, la professione del quale consiste nell' ideare e nel condurre un' impresa agraria, manufattrice o commerciale. La sua esseuziale funzioue nell' impresa alla quale si dedica e nella quale, oltre a lui medesimo, altri molti coucorrono, è, giusta la bella espressioue del Sig. Courcelle-Seueuil, di prevedere e di provvedere, d' associare e di dirigere, nella

produzione, il capitale ed il lavoro; d'accomodare insieme, nella fabbricazione, i servizi ed i prodotti coi bisogni; e, negli scambi, l'offerta con la domanda. — Basta volgere uno sguardo sulle moderne società, per riconoscere, fra quelli che concorrono, a qualsiasi titolo, alla produzione delle ricchezze, tre classi ben distinte d'individui: gli uni possedono i capitali ed affidano altrui la cura d'impiegarli: sono i *capitalisti*; — altri affidano altrui l'impiego del loro personale lavoro: sono i *salariati*; — gli ultimi infine danno un impiego al capitale ed al lavoro loro proprii o tolti al prestito: sono gli *imprenditori.*

D'onde si vede l'importanza somma dell'ufficio che, nella sociale economia, adempiono quest'ultimi, e la grande difficoltà di riunire in sè le qualità a tale ufficio necessarie. La creazione di un prodotto, osserva G. B. Say, è un pensiero unico in cui una moltitudine di mezzi concorrono ad un solo fine; e si è appunto l'imprenditore che raccoglie questi mezzi e li dirige al fine.

A tre grandi categorie di requisiti dee mirare l'imprenditore che voglia affidare alla cieca sorte la minor parte possibile d'influenza sull'esito dei propri affari, a seconda che essi riguardano: 1.° la *persona stessa dell'imprenditore*; 2.° i *capitali che impiega*; 3.° i *salariati che adopera.* — Noi passeremo brevemente in disamina questi tre capitali punti, considerevoli in peculiar modo nelle imprese commerciali.

N.° I. *Qualità personali dell'Imprenditore Commerciante.*

§ 9. Molti credono che, a ben gerire una impresa commerciale, non si richiedano che volgari qualità personali, cioè una certa accortezza, una mediocre istruzione limitata alle empiriche cognizioni direttamente necessarie alla specialità degli affari intrapresi, lasciando poi il rimanente a quella comoda divinità della *fortuna*, che è l'oracolo degli ignoranti e dei dappoco.

Or chi facesse una statistica delle imprese che si liquidano con felice successo, paragonandola con quella delle imprese che falliscono, vedrebbe (non esitiamo un istante ad affermarlo) che se fra le prime una su cento, al massimo, ve n'ha il cui buon riuscimento sia dovuto esclusivamente a fortunato caso, fra le seconde, invece, novantanove sullo stesso numero avrebbero avuto prospero risultamento se gli imprenditori avessero saputo tener la via acconcia a procurarselo.

Fra le qualità del buon commerciante, altre s'attengono all'*intelligenza*, altre al *carattere*.

§ 10. Prima di tutto fa d'uopo che l'imprenditore possegga una sufficiente istruzione. — Regna nel mondo degli affari una certa, non diremo antipatia, ma diffidenza a rispetto del sapere, la cui vera e potente e (fino ad un certo segno) legittima cagione si è che, realmente, la più parte degli uomini dotti sogliono far mala prova nel terreno pratico, e che l'istruzione (quale comunemente viene impartita nelle scuole) giova poco, se pur non danneggia, nelle imprese industriali.

Il commerciante non deve essere nè poeta, nè filosofo, nè erudito, nè letterato, nè oratore, nè uomo di Stato; non ha bisogno di avere alcuna dote eminente che dagli uomini mediocremente culti lo distingua. Basta che possegga in alto grado quella qualità sì peregrina che, forse per ironica antifrasi, si chiama *senso comune*, poichè è un *senso così raro*, e quel corredo di cognizioni che insieme costituiscono ciò che fu molto bene chiamato il *talento degli affari*.

Ma non credasi che ciò sia poca cosa: gli elementi delle scienze naturali, fisiche e chimiche, le cui innumerevoli applicazioni hanno, nel nostro secolo, cambiato da capo a fondo il magisterio di tutte le industrie e vanno tuttodì cambiando la faccia del mondo; una sicura famigliarità con quel grande e potente strumento d'ogni arte umana, che è il calcolo matematico; i principii della sociale ed industriale economia, non che del diritto mercatorio; le lingue parlate dai popoli più civili e più trafficatori della terra; la storia, e la geografia; l'abilità di esporre con precisione, chiarezza e proprietà i propri pensieri così a voce come in iscritto; ecco gli svariati elementi onde compor si deve l'educazione intellettiva del commerciante.

Quando il sapere è superficiale e meramente letterario, esso è incompatibile con le qualità richieste nell'uomo d'affari; — ma quando esso è sodo e serio e profondo, non solo è conciliabile con esse, ma diventa una condizione essenziale del buon successo nelle specolazioni e nella pratica vita. — Davide Ricardo, in mezzo alle sue giornaliere occupazioni come sensale nella Borsa di Londra, occupazioni che gli apportarono una sostanza principesca, potè dettare i suoi immortali *Principii di Economia Politica*: egli era abile e sagace commerciante, nel tempo stesso che filosofo originale e scrittore sapiente. — Grote, l'illustre storico della Grecia, è un banchiere a Londra; ed uno dei più grandi pensatori viventi, John Stuart Mill, si è da pochi anni

soltanto ritirato da un impiego nella Compagnia delle Indie Orientali.

§ 11. Scendendo ora alle qualità morali ond' egli debbe andare fornito, e lasciando in disparte quelle che costituiscono il galantuomo, senza delle quali (checchè ne pensino certi cinici, che confondono il commerciante coll' avventuriere e col cavaliere d'industria), numerose e difficili a trovarsi insieme riunite sono le doti che in lui si ricercano.

Occorre innanzi tutto ch' egli abbia stima della sua professione. V' hanno pur troppo, fra industriali e trafficanti, non pochi che cedono all' impero de' vani pregiudizi del volgo, il quale è spesso proclive a considerare colui che deve ai propri sudori un' agiata esistenza, come da meno del ricco ozioso che improduttivamente consuma l' avito patrimonio. Costoro reputano il loro mestiere come una specie di schiavitù, subìta per necessità, alla quale bisogna cercare di sottrarsi il più presto che sia possibile. Ma l' uomo, la cui mente è illuminata ed il cui carattere è fermo e nobilmente temprato, sa amare la propria industria, e lungi dal lagnarsi delle fatiche che gli costa, trova in essa ineffabili compiacenze. Dirigere un vasto complesso d'affari è tal cosa che richiede lo svolgimento di tutte le più elevate forze intellettuali e morali e che, per conseguenza, basta a cattivarsi tutte le simpatie di un anima energica e valorosa. Un intimo sentimento di legittimo orgoglio nasce nel cuore di colui che sente dal proprio senno e dalla sua attività dipendere la produzione di novelle ricchezze per sè e per la nazione, non che la prosperità e la conservazione stessa d'un gran numero di umane vite. Si è questo sentimento, che anima e nobilita il lavoro del commerciante, quello che, nei più inciviliti paesi, mantiene i capi delle case trafficanti nella vita degli affari lungo tempo dopo ch' essi hanno fatto una fortuna di gran lunga superiore ai loro bisogni. Il buon commerciante dovrebbe sempre aver presente la virtù di quel bravo Sig. Ternaux, a cui fu dal Governo francese offerto il titolo di barone a patto che rinunciasse alla professione mercatoria, come disdicevole ed umiliante: l' onorevole negoziante comprese che la vera umiliazione, l' avvilimento sarebbe stato nell'accettare la baronia; e questa rifiutando, restò nobilmente commerciante.

§ 12. Tra le qualità morali dell' imprenditore d' industria primeggia il coraggio, una forma di coraggio ben diversa dal valore militare che sfida la morte sul campo di battaglia, ma non meno ardua nè meno meritoria.

A ciò valga un esempio. — Il ricco possessore d' una miniera di carbon fossile in Inghilterra aveva già immobilizzato, sotto forma di gallerie, di pozzi, di macchine, di strade una somma enorme di capitali nella sua impresa, quando un giorno gli operai udirono un piccolo, acuto fischio, che, rapidamente crescendo, non tardò a mutarsi in un formidabile fragore. Ignari della causa del fenomeno, ma atterriti e fuggenti, avevano appena i minatori posto piede fuori del sotterraneo, quando questo già era in tutta la estenzione sua invaso dalle acque del mare: il quale, dopo una lenta filtrazione attraverso gli strati carboniferi, era giunto ad aprirsi un adito nell'interno della miniera, e l'aveva così completamente inondata. Capace di mettere alla disperazione un uomo di tempra volgare era la tremenda sciagura; ma il padrone della miniera, pure conoscendo l'immensità del disastro, invece di abbandonarsi a vane querele, si dà a tutt' uomo a studiaré i modi di rimediarvi. Calcola freddamente il valore del deposito carbonifero, quello delle macchine, delle gallerie, del capitale, insomma, giacente sotto le acque; calcola, da altra parte, il dispendio probabile del prosciugamento; e, riconosciuta la convenienza del gigantesco lavoro, si pone coraggiosamente all' opera, e dopo tre anni d' incredibili sforzi e di enormi spese, riuscì a riconquistare ciò che l'onda marina avevagli rapito. — Questo è coraggio; questa è virtù, onde in tutte le imprese produttive può sovente occorrere l'urgente ineluttabile bisogno.

§ 13. Attenzione, applicazione, accuratezza, metodo, puntualità e prontezza sono le precipue qualità richieste per la proficua condotta degli affari di qualunque specie. Queste doti sembrano, a prima giunta, cose di poco conto; e forse lo sono; — ma la vita umana consta, nel suo complesso, di una grande molteplicità di piccole cose. La favorita massima di De-Witt, l'illustre Pensionario di Olanda, era: *Una cosa per volta;* e Beniamino Franklin diceva: *ogni atto al suo tempo, ogni oggetto al suo luogo.* — La puntualità non è soltanto, come pensava Luigi XIV, la pulitezza dei re, ma lo è di tutti i galantuomini. Quando il segretario di Washington scusavasi un giorno di esser venuto tardi ad un appuntamento, accagionandone il suo oriuolo, il suo padrone tranquillamente rispose: « Voi dovete dunque prendere un altro orologio, od io prenderò un altro segretario. »

L' imprenditore che vuole raggiungere lo scopo della sua attività, deve saper utilizzare tutta la potenza di lavoro e di produzione ond'egli personalmente dispone. Giova, per conseguenza,

ch'egli usi con tutta economia di quel primo di tutti i capitali, che è il tempo, la stoffa di cui si compone la vita, come disse Beniamino Franklin. Giammai un imprenditore avaro del suo lavoro ha potuto far grandi cose, nè elevarsi a grande fortuna: guai a quello che si confida troppo nella solerzia dei suoi dipendenti! Se volete, dice il filosofo or ora citato, un fedel servitore, servitevi voi medesimo. Nelson sclamò una volta: « io debbo tutti i miei successi nella vita all'aver sempre avuto il mio orologio avanti di un quarto d'ora. »

Ma, ciò facendo, deve egli ovviare ad un altro pericolo: quello di *voler far tutto da sè*, di essere ciò che gli Inglesi chiamano un *Jack of all works* ed i Francesi un *Jacques fait tout.* S'inganna a partito chi stima di produrre di più, logorando le forze in quelle minute faccende che meglio possono affidarsi a mani subalterne abilmente scelte e giudiziosamente dirette.

L'indecisione è un grave difetto nel commerciante, che deve sapere, in ogni occasione, bilanciare rapidamente il prò ed il contro, e prendere una pronta risoluzione. È facile scusarsi dell'irresolutezza, invocando l'utilità d'una più matura riflessione; ma, in realtà, le persone indecise riflettono meno delle altre. — La mancanza di fermezza non è meno dannosa: quando, dopo aver ponderato le eventualità d'un affare, il commerciante ha preso una deliberazione, deve attenervisi. Deve sapere perchè dice *si* o *no*; ma quando l'ha detto, non deve rinvenire sulla sua parola.

Giova, negli affari, seguire alcuni principii generali sulla condotta da tenersi, sulla natura delle speculazioni da intraprendersi. Il negoziante che si è imposto una regola può ascoltare pazientemente e pulitamente i progettisti, senza deviare dal suo sistema.

§ 14. Non si può, non si deve pretendere che il commerciante sia un *eroe* ed un *martire* disposto ed obbligato a sacrificare il suo legittimo interesse per un vero o supposto motivo di filantropia. — Commise questo errore Lord Palmerston quando in una recente seduta del Parlamento rimproverò aspramente i grandi fabbricanti di cotone perchè vendevano la materia prima accumulata nei loro magazzini, invece di tenerla *per far lavorare i loro operai.* L'illustre uomo di Stato dimenticò un calcolo ben semplice: un fabbricante ha una provvista di 1,000 balle, che comperò a 9 den. per libbra, e che è ora domandata per 1 scell. e 6 den. S'egli vende, realizza un profitto di 10 lire sterl. per balla, ossia, in totale, 10,000 L. Se egli tesse del

calicò, ad oggetto di *far lavorare* i suoi braccianti, egli perde 3 den. per libbra, o 6 lire per balla, o, in tutto, 6,000 lire. Tale è l'inevitabile stato delle cose ai prezzi attuali (Agosto 1862.) Dalla decisione adunque che prenderà il fabbricante dipenderà una perdita od un guadagno di 16,000 lire sterline. — Ora, chi potrà imporre a quest'uomo d'affari il supposto *dovere civico* di un tanto sacrifizio? Egli non è solo: ha una famiglia; ha creditori, i cui diritti egli deve onestamente soddisfare. Inoltre, per beneficare i suoi operai, non sarà egli meglio che faccia un guadagno netto di 10,000 L., invece di fare una perdita netta di L. 6,000, e che così possa mettersi in grado di consacrare quella somma od una parte di essa in caritatevoli propositi? — Abbiamo insistito, forse alquanto a disteso, su questa verità, perchè essa è di frequente posta in non cale da coloro che non sanno ciò che è nè ciò che deve essere un *uomo d'affari*.

N.° II. *Del Capitale impiegato nelle Imprese Commerciali.*

§ 15. Suprema regola che governa l'economia dei capitali investiti nelle imprese di qualunque natura, si è di *ottenere da un capitale dato il massimo profitto possibile.* Dal quale principio si deducono alcuni essenziali precetti che conviene ora di esporre.

1.° *Determinare quanto più esattamente si possa la somma del capitale richiesto dalla impresa in generale e dalle singole sue parti in ispecie.* — Al buon successo di un'affare nuoce egualmente e la deficienza e l'esuberanza del capitale impiegatovi. Se questo è insufficiente e se frattanto si è già posto mano ai lavori, forza è che questi soggiacciano a fatali interruzioni, oppure che l'imprenditore affronti, per procurarsi estranei soccorsi, sacrifici tanto più onerosi, quanto più sono i sovventori convinti di essergli necessari. Se il capitale è soverchio all'impresa, vedesi la prodigalità sottentrare alla savia economia, folli ed inutili spese assorbire forze che, altrimenti impiegate, avrebbero dato larghi frutti all'imprenditore ed al paese.

§ 16. — 2.° *Conviene in qualunque gestione industriale e commerciale immobilizzare sotto forma fissa la minor porzione possibile di capitale, e lasciare invece disponibile sotto forma circolante la maggior parte possibile del capitale medesimo.* — È noto che il capitale collocato in una impresa qualsiasi si scompone in due diversi elementi: *capitale fisso* (navi, edifici, mac-

chine ecc.), che non può cambiare di forma e di destinazione, senza alterare le condizioni sulle quali riposano le basi e l'essenza dell' impresa stessa. e *capitale circolante*, che può trasformarsi più agevolmente e senza alterare la costituzione dell' impresa.

Or bene, troppo frequentemente l' accennato precetto viene messo in non cale da commercianti e da industriali, i quali possono bene assomigliarsi a colui che avendo posto in serbo un migliaio di franchi, spese tutta la somma nella compera d'una cassa forte, per allogarvi il denaro che più non aveva. G. B. Say ha renduto evidente e quasi materialmente sensibile l'errore di coloro che esagerano, nelle loro imprese, soverchiamente la parte del capitale fisso, con un calcolo semplicissimo. Supponiamo (dice egli) un fabbricante che per erigere gli edifici ed in generale tutte le costruzioni alla sua impresa necessarie, spenda 100,000 fr.; ed ammettiamo che, a questo prezzo le costruzioni siano suscettibili di durare eternamente. — Un altro fabbricante, meno fastoso, costrurrà un'abitazione e gli opifici della stessa estensione e capacità, ma con materiali men costosi e di minore durata, spendendo soltanto 60,000. fr. — Quale sarà l' ultimo risultamento della doppia ipotesi? Resterà al secondo fabbricante, quando la sua impresa sarà in attività, una somma di 40.000 fr. da impiegare, somma che il primo non avrà più. Ora, 40,000 fr. sono un capitale che, anche al minimo frutto del 5 per %, diventa, mercè dell'interesse composto, 80.000 fr. a capo di 15 anni, e 160,000 dopo trent' anni. Se, a quest' epoca, l' edificio del secondo fabbricante avrà bisogno di essere ricostrutto da capo, rifacendo la spesa, egli avrà un edificio nuovo e più 100,000 fr. di profitto netto, del quale il primo si sarà volontariamente privato.

§ 17. — 3.° Essenziale condizione della savia economia del capitale si è la *continuità del suo impiego.* — Infatti, in due modi sommamente diversi possono condursi le speculazioni: o produrre interpolatamente, ed a misura che si hanno, da una parte, i mezzi di lavorare, e dall'altra, le domande dei prodotti; oppure produrre sempre e continuatamente presso a poco la stessa quantità di articoli, in modo da esserne ognora provveduti abbastanza per soddisfare alle eventuali domande.

Nel primo modo si comporta la piccola industria, il piccolo negozio, privo di forti capitali e vivente di esile ed incerta esistenza; nel secondo procedono, invece, l' industria ed il commercio costituiti in grandi proporzioni. Babbage ha detto che la piccola industria *fa*, che la sola grande industria *fabbrica*; e noi aggiungeremo

che il commercio trattato timidamente col primo sistema esige, in proporzione, spese maggiori e dà minori profitti di quello condotto col secondo. Nei periodi d'inazione, i capitali giacenti costano, decorrono gli interessi, il materiale si degrada. Il personale, rinnovandosi allora frequentemente, non ha nè fiducia nè conoscenza del capo, nè questo di lui. Le false spese si moltiplicano e gli affari non procedono con equabile regolarità.

§ 18. — 4.° *Somma deve essere la prudenza con la quale l'imprenditore ricorre alla potente ma pericolosa arma del credito.* — S'egli vuol conservare quella libertà d'azione, che gli è tanto necessaria nella condotta de' suoi affari, è d'uopo che non s'appigli a questo partito, se non se quando sia ben certo di due condizioni: la prima, che esista realmente, effettivamente il bisogno di farlo; la seconda, che possa avere la morale certezza di essere in grado di adempiere gli impegni contratti col prestatore.

In quanto al primo punto, conviene che l'imprenditore sappia bene ciò che vuol fare e fin dove vuole e può andare nelle sue specolazioni; e quando ha determinato il suo piano, commisurate le forze, prefissa la meta, veda allora se è opportuno e necessario, e fino a che limite, fare appello al credito. — Questo appello può aver luogo in due modi o, per meglio dire, in due epoche distinte: possiamo chiamare *debito consolidato* quello della prima maniera, che si verifica quando l'imprenditore ricorra al credito nell'atto istesso di costituire la sua impresa, onde riunire il capitale richiesto per gerirla utilmente; e *debito fluttuante* quello della seconda, che si avvera quando egli toglie a prestito nel corso delle sue operazioni.

In ambi i casi, deve avere sommo riguardo alla seconda delle succennate condizioni, alla certezza, vogliamo dire, di adempiere alle contratte obbligazioni. E qui fa d'uopo considerare due cose, cioè: 1.° il prezzo del prestito, ossia l'interesse del capitale dovuto; 2.° l'epoca della restituzione. — Rispetto al primo elemento, per indurre un prudente imprenditore ad appigliarsi al credito, non basta che i calcoli suoi gli diano probabilità di ottenere dall'impiego del capitale il vero frutto dovuto al creditore ed un lieve beneficio per sè, ma è mestieri inoltre ch'egli possa fare assegnamento sopra un eccedente bastevole a coprire le contrarie eventualità. Ella è una illusione altrettanto funesta quanto frequente quella a cui si abbandonano molti specolatori i quali, aprendo prestiti, si contentano di avere stabilito sopra computi più o meno plausibili la probabilità di essere in grado

di pagare l'interesse, e non pensano che qualunque impresa, per ottima che voglia dirsi in sè medesima, presenta sempre rischi e possibilità di avverse vicende, alle quali bisogna poter resistere senza compromettere il credito nelle sue stesse sorgenti. — Ma più sovente ancora e con maggior pericolo si cade in inganno rispetto alla seconda circostanza del prestito, cioè in ordine alla restituzione. Ottenuto credito una volta, è agevole sperare di conseguirlo sempre, ed abbandonarsi a quel comodo *Dio incognito* che esonera dall'obbligo della previdenza. È questa la cagione per cui si vedono tante imprese e tante case commerciali costrette a mantenere perpetuamente vivi i loro impegni mediante successive *rinnovazioni* di cambiali, che rovinano i profitti e finiscono per trascinare al fallimento.

Quando si domanda al credito il capitale fisso necessario a costituire l'impresa, fa d'uopo che il prestito sia contratto a termine abbastanza lungo per assicurare il tempo di ammortizzare e ricostituire la somma integralmente. Se il prestito non dovesse fornire i mezzi da ciò, l'imprenditore troverebbesi nell'alternativa o di liquidare, vale a dire di distruggere la sua impresa, o di prorogare la scadenza con un nuovo prestito. Ora, la liquidazione forzata d'una impresa anche buona può riuscire rovinosa, e, d'altra parte, lo speculatore non è mai sicuro di ottenere la prorogazione della scadenza, ed ottenendola, è costretto a subire la legge del capitalista, legge assai dura se questi vuol trarre a tutta oltranza vantaggio della sua posizione.

Meno rischioso è il credito fluttuante, quello cioè al quale si ha ricorso nell'andamento dell'impresa per provvedere ad eventuali e momentanei bisogni. Esso però esige pure grandi cautele. Non è necessaria una lunga pratica degli affari, per sapere che il compratore il quale ha l'abitudine di pagar subito o di scontare le fatture, ottiene sempre, a parità delle altre condizioni, patti e prezzi migliori che colui il quale riceve fidi o paga soltanto a scadenza. Ed, in quanto allo sconto delle carte che si tengono in portafoglio, è bensì vero che colui che si serve di questo mezzo corre meno rischio, perchè quei titoli rappresentano già un suo credito verso i loro soscrittori, e quindi s'egli assume, da una parte, un debito verso chi gli sconta, può, dall'altra, fare assegnamento sulla somma ond'è creditore. Ma conviene non dimenticare giammai che l'obbligazione ch'egli contrae è sicura, mentre invece l'incasso del suo credito è sempre eventuale e dipende dalla buona fede e dalla solvibilità dei terzi.

Non parleremo qui dello sconto usato per ottenere credito su *carta di favore*, su *tratte in aria*. Questi mezzi indicano chiaramente l'irregolarità, l'imprevidenza e qualche volta la mala fede di chi vi ricorre.

N.° III. *Dei subalterni impiegati nelle Imprese Commerciali.*

§ 19. Due classi di persone prestano il loro lavoro all'imprenditore commerciale: gli *operai*, che danno il lavoro manuale; i *commessi*, che forniscono un lavoro più o meno intellettuale, a seconda delle varie funzioni onde sono incaricati.

Dal buon indirizzo dato all'operosità di questi agenti subalterni, dalla saviezza e prudenza dei rapporti che il capo d'una casa ha con loro dipende in grandissima parte il felice esito della specolazione. — Ecco, a tale proposito, alcune regole pratiche desunte dalla più costante esperienza:

1.° Importa assaissimo che il capo sappia infondere ne' suoi dipendenti lo *spirito di attività* e combattere in loro quella forza d'inerzia che induce sovente il salariato a lavorar meno di quel che deve. — E, per ottenere questo scopo, nessun mezzo è più efficace che l'*esempio*. La maggior parte degli uomini, poveri di consiglio, privi d'istruzione, incapaci d'iniziativa, vivono d'abitudine e d'imitazione, seguendo le tracce di chi, più forte, più intelligente, più audace, sa mettersi arditamente alla testa. L'imprenditore che assiduamente lavora, al quale nulla sfugge inavvertito, che tiene d'occhio tutte le parti della impresa, infonde insensibilmente alacrità in tutti che lo circondano, sviluppa in essi il fecondo principio di emulazione, e li stimola al ben fare più di quello che con mille iterate esortazioni potrebbe conseguire.

2.° Egli deve inoltre conoscere la difficile *arte del comando*. — Affinchè gli ordini d'un superiore siano puntualmente e fedelmente eseguiti, fa d'uopo sieno *brevi*, *precisi* e sovratutto *giusti*. Guai al capo che discute co' suoi dipendenti, o che permette ed autorizza osservazioni sulle cose che impone; ma guai anche più a colui che col suo operato giustifica il malvolere dei subalterni. Bisogna che questi siano convinti che il *capo non può sbagliare*.

3.° Gli incombe del pari *saper usufruttare e sovratutto rispettare l'amor proprio de' suoi stipendiati*. — È un grand'errore

quello che commettono taluni, di umiliare e vilipendere gli uomini che li servono. Un impiegato, il cui legittimo senso di personale dignità è in sofferenza, perde la massima parte della sua efficacia produttiva; mentre un altro, il cui legittimo amor proprio è soddisfatto e che si sente al suo vero posto, è pronto a far quanto può.

4.° Per incoraggiar l'uomo a lavorare con zelo e solerzia, giova *dargli la maggiore sicurezza possibile;* fa d'uopo, cioè, che lo stipendiato giammai non dubiti che chi lo impiega possa venir meno agli obblighi assunti verso di lui, e che, conducendosi egli onestamente, il suo avvenire non possa correre pericolo alcuno. Tocca all'imprenditore lo inspirare questo fecondo sentimento di quiete, pagando puntualmente i salari, non molestando fuor di proposito l'impiegato nel suo lavoro, mostrando che non è capace di licenziarlo senza motivo, e sovratutto infondendogli fiducia nel buon successo dell'impresa.

5.° *Inspirare il sentimento dell'ordine* a tutti gli impiegati nello stabilimento è, fra tutti i requisiti, il più difficile come il più necessario. E, per ottenerlo, occorre innanzi tutto una buona e completa divisione del lavoro che a ciascuno assegni precisamente le proprie attribuzioni. È mestieri inoltre che i locali ed i mobili sieno comodi, sufficienti, senza lusso, ma senza eccessiva parsimonia.

6.° Due sono i grandi moventi della umana attività: la *speranza* ed il *timore.* Su di essi deve l'imprenditore appoggiarsi, dare alimento al primo e, se occorre, valersi ragionevolmente anche del secondo. Una bene ordinata gerarchia dee lasciare al buon commesso od al solerte lavorante la fiducia di un avanzamento in dignità ed in salario; una severa e pronta ma giusta repressione d'ogni colpa deve farlo sicuro che la negligenza, l'infedeltà, l'insubordinazione non possono trovare scampo.

7.° Un esperto e prudente imprenditore dee procurare di *conservare lungamente i suoi impiegati.* Nulla di più dannoso alle imprese industriali e commerciali che il frequente rinnovarsi del suo personale, perocchè è impossibile che il capo viva fiducioso e tranquillo in mezzo a gente che non conosce; e dal canto loro, i nuovi venuti devono sempre perdere molto tempo prima di abilitarsi all'adempimento delle loro funzioni.

CAPO III.

Dell' Organizzazione Commerciale, e segnatamente delle monete, dei pesi, delle misure, delle Banche, delle Borse, delle Fiere, dei Tribunali e delle Camere di Commercio, delle Società, delle Assicurazioni, dei mezzi di comunicazione e trasporto, degli agenti intermedii ecc.

§ 20. A compiere questo epitome della Economia commerciale, ci resta a parlare brevemente delle principali instituzioni *organiche* del traffico, mercè delle quali l'arte degli scambi ben lungi dall'essere abbandonata, siccome crede il volgo, al caso ed all'arbitrio, procede ordinata come una macchina o, meglio se vuolsi, come un essere vivente, in cui ogni parte concorre al buon andamento del tutto.

N. 1.° — *Della moneta.*

§ 21. La prima di siffatte instituzioni è la *Moneta*. Sotto questo nome si comprendono i dischi metallici coniati, muniti di un valor legale, e destinati a servire di strumenti mezzani degli scambi.

I metalli adoperati per la coniazione delle monete sono l'oro e l'argento. Il rame ed il bronzo non sono usitati che per la moneta di *viglione*, circolante nei minuti scambi. — Il governo russo tentò d'impiegare il platino nella monetazione, facendone pezze di 3 e di 6 rubli; ma l'imperfetta omogeneità di questo metallo lo rende improprio alle funzioni monetarie, e la Russia ha rinunziato a coniarlo.

L'oro e l'argento nella monetazione non sogliono essere adoperati allo stato di purità; ma vi si aggiunge qualche altro metallo d'inferiore qualità, che ne aumenta la durezza e la conservazione. Il metallo a ciò destinato è, generalmente, il rame: si usò talora di aggiungervi ancora una certa dose di argento nelle monete d'oro, come, per es., nelle Caroline della Germania meridionale, nel Max d'oro di Baviera e nel Fiorino d'oro dell'Annover. Vi si è però odiernamente rinunziato.

L'addizione del metallo inferiore al metallo nobile chiamasi *lega*, e quando all'oro è mescolato l'argento, *caratura*. Per indicare la quantità di lega, si esprime con una frazione il quan-

titativo del metallo *fino* contenuto nella moneta. Così, per es., la nostra lira si definisce un peso di 5 grammi d'argento in ragione di $^{835}/_{1000}$ di fino. Il *peso* d'una moneta è la quantità totale del metallo fino e della lega insieme; il suo *titolo* è la proporzione d'oro o d'argento in rapporto alla lega. La *taglia* è il termine esprimente la quantità di dischi d'una data specie che deve produrre un peso determinato di metallo.

Per indicare il titolo delle monete d'oro, adopravansi una volta vari sistemi. In Italia, in Francia, nel Belgio, in Olanda ecc., lo si esprime oggidì in frazioni decimali dell'unità, precisamente come si fa per quello delle monete d'argento. Sonvi però paesi, segnatamente in Germania, dove si è scelta una unità speciale, ossia il *marco*, che è, per l'oro, diviso in 24 *carati*, e, per l'argento, in 16 *loth* o in 12 *denari*. Il rapporto tra il sistema decimale e quello or ora accennato è il seguente: 1,000 millesimi d'oro e d'argento fino equivalgono ai 24 carati, ai 16 loth od ai 12 denari. Dallo specchio qui appresso vedrannosi le diverse unità adoperate per fissare i titoli nelle principali nazioni d'Europa.

PAESI	METALLO	UNITÀ	DIVISIONE
Austria. . .	. . . . . .	V. Germania.	
Baviera . .	. . . . . .	Id.	
Belgio . . .	. . . . . .	V. Francia.	
Danimarca	. . . . . .	V. Germania.	
Francia. . .	Oro.	1000. milles.	
	Argento.	Id.	
Germania .	Oro. . . .	Marco	= 24 carati = 288 grani.
	Argento.	Id.	= 16 loth = 288 grani. (1)
Inghilterra	Oro. . . .	Lira di Troy.	= 24 carati = 96 grani = 384 quart.i = 768 mezzi quart.i
	Argento.	. . . .	= 12 once (oz.) = 240 penny weights (dwts) o denari = 480 grani (gr.)
Italia	. . . . . .	V. Francia. .	
Olanda. . .	. . . . . .	Id.	
Prussia. . .	. . . . . .	V. Germania.	
Russia. . .	Oro.	Lira	
	Argento.	Id.	= 96 solotniks = 9216 dolis.
Spagna. . .	Oro. . . .	Marco	= 24 quilates o carati = 96 granos = 768 octavos.
	Argento.	. . . .	= 12 dineros = 288 granos.
Svezia . . .	Oro . . .	Marco. . . .	= 24 carati = 288 grani.
	Argento.	. . . .	= 16 lod = 288 grani

(1) In seguito alla nuova legge monetaria, si è adottato in Germania la libbra della Confederazione (500 grammi) divisa in 1000 parti, in sostituzione del marco. Si conta 10 cent. per ogni ($^{1}/_{100}$, della lira $^{1}/_{2000}$ del chilogramma). Trattandosi d'oro, dividesi la libbra della Confederazione in 45 pesi di Corona (*Kroner-gewight.*) o 400 decimi di corona (*Kron-zehntel.*)

§ 22. È dovere dello Stato, che si assume la fabbricazione delle monete di assicurare che queste abbiano il peso ed il titolo dalla legge determinati. I progressi fatti dalle arti chimiche e meccaniche permettono di raggiungere a'dì nostri questo scopo con una perfezione ignota nei tempi anteriori. Ciò che chiamavasi una volta *rimedio* e che oggi si dice *tolleranza*, tanto rispetto al peso quanto riguardo al titolo, ha potuto ridursi ad una frazione pressochè insignificante. — Nel sistema monetario francese, per la pezza da 5 fr. d'argento, la tolleranza in peso è di $^{3}/_{1000}$; per la pezza d'oro da 20 fr., è di $^{2}/_{1000}$; per quello di 100 fr., di $^{1}/_{1000}$. In Inghilterra, la tolleranza di peso per le sovrane è di $^{2}/_{1000}$ e $^{1}/_{12}$. Negli Stati Uniti è di 2 millesimi per l'oro e di 3 per l'argento.

Più difficile ad ottenersi che quella del peso è la perfetta uniformità del titolo, perchè i metalli alligati, essendo di differente densità, tendono a separarsi; talchè le diverse parti d'una *verga* non possiedono tutte identico titolo: è provato dall'esperienza che, in generale, il più alto titolo suole essere nel mezzo ed il più basso alle estremità della verga. Nel sistema francese la tolleranza del titolo è fissata presentemente a $^{2}/_{1000}$ tanto per l'oro quanto per l'argento. In Inghilterra, per l'oro è di $^{2}/_{1000}$ $^{6}/_{10}$; e negli Stati Uniti, di $^{2}/_{1000}$ per l'oro, e di 3 per l'arg. Daremo più sotto (§ 28 pag. 36) la tavola delle tolleranze in più ed in meno del sistema monetario italiano.

Nella maggior parte dei paesi, la tolleranza, così in peso come in titolo, è la stessa *in debole* come *in forte*, vale a dire al di sopra come al disotto del titolo e del peso legale.

Una delle fondamentali regole della fabbricazione delle monete, si è il *monetamento illimitato*, cioè la facoltà senza restrizione appartenente ai privati di portare alle zecche quante materie d'oro e d'argento piaccia loro far coniare. Non potrebbe infatti la cosa andare altrimenti, dacchè è legalmente riconosciuto che quei due metalli sono i mezzi che ha ogni cittadino per pagare i propri debiti, e dacchè lo Stato non interviene nella fabbricazione monetaria, se non per apporvi un certificato che ne autentichi il peso ed il titolo.

Di questa sovrana potestà abusarono spessissimo per l'addietro i governi mediante gli *alzamenti* e le legali falsificazioni delle monete, alle quali conservando la stessa denominazione, toglievano una gran parte del prezioso metallo contenutovi, quasichè il valore delle cose dipendesse dal nome che ad esse vien dato! La *lira* di Carlomagno, che originariamente conteneva l'intrinseco di 73 franchi, fu, per successive erosioni, ridotta a non aver più che l'intrinseco di 1 franco!

Questa mala usanza fu generalmente abbandonata dalle odierne potenze civili; ma esistono però tuttavia varie cause che tendono ad imprimere una certa oscillazione all'intrinseco valore delle monete circolanti. Tale è, in primo luogo, la tolleranza, di cui parlammo più sopra; tale è eziandio, in una proporzione ben maggiore, il logoramento a cui vanno soggette le monete in virtù dell'uso che se ne fa. Dalle esperienze fatte in Francia dai Sigg. Dumas, Colmont e Libri, risulta che le pezze da 5 fr. vanno soggette ad una legge sensibilmente uniforme di logoramento, e che questo può calcolarsi a 4 milligr. per anno ossia a 16 parti sopra 100,000, od 1 sopra 6,250. D'onde consiegue che una pezza da 5 fr.. dopo 100 anni, perde 4 decigrammi, formanti un valore di 8 cent., ossia 1 $^1/_2$ per $^0/_0$. Sopra una circolazione di 1 miliardo di fr., il logoramento può adunque calcolarsi di circa 16 milioni di fr. per ogni secolo. A queste cagioni naturali che alterano il valore delle monete, fa d'uopo aggiungerne una artificiale ed illegittima, dipendente dal tosamento che viene praticato da mani criminose sui dischi circolanti d'oro e d'argento.

Siffatta varietà risultante nel peso delle monete ha indotto ad appigliarsi all'uso di non riceverle, massime nei forti pagamenti, che a peso. Crediamo dunque utile offrire qui ai nostri lettori uno specchio del valore e del peso delle principali monete antiche e moderne dei varii paesi ragguagliate al nostro sistema decimale.

PAESI	MONETE D'ORO	TITOLO di TARIFFA	VALORE del Chilogramma
		mill.mi	L. C.
Austria. . . .	Ducato (*ad legem imperii*).	984	3,382. 77
	Id. Salsburgo e duc. imp. dopo Gius. II	980	3,369. 02
	Sovrana dell'ordinanza del 1799. . .	915	3,145. 57
Belgio.	Doppia Sovrana.	915	3,145 57
	Ducato di Brabante e di Liegi. . . .	980	3,369. 02
Danimarca. .	Ducato specie	980	3,369. 02
Francia. . . .	Luigi vecchio	905	3,111. 19
	» nuovo.	900	3,094. 00
Germania. . .	Ducato (*ad legem imperii*).	984	3,382. 77
Inghilterra. .	Ghinea e Sovrana.	915	3,145. 57
Paesi Bassi .	Pezza da 10 fiorini.	900	3,094. 00
	Ducato	978	3,362. 15
	Rijder.	916	3,194. 00
Prussia. . . .	Federico	897	3,083. 69
	Ducato	978	3,362. 15
Russia	Ducato 1755-1763.	973	»
	Imperiale di 10 rubli.	915	3,145. 57
Spagna	Quadrupla prima del 1772.	909	3,124. 94
	» 1772-1786	893	3,069. 94
Stati Uniti. .	Aquila dopo il 1816.	913	3,138. 69
Svezia	Ducato	975	3,351. 83

PAESI	MONETE D'ARGENTO	TITOLO di TARIFFA	VALORE del Chilogramma
		in mill.mi	L. C.
Austria	Tallero metallo di costituzione prima del 1753	879	193. 38
	Fiorino	876	192 72
	Tallero metallo di convenzione dopo il 1753	837	184. 14
	Pezza da 20 Kreuzers di conv.	586	128. 92
	Pezza da 10 Kreuzers »	498	109·56
Belgio	Corona di Brabante	876	192. 72
	Ducatone	862	189. 64
Danimarca	Reichstaler e Corona 1704-1765	827	181. 94
	Speciesthaler di 6 marchi dopo il 1776	879	193.38
Francia	Scudo, dal 1709-1726	917	201. 74
	» dopo 1726 e pezze da 14, 12 e 6 soldi	911	200. 42
	Pezze da 30 e 15 soldi	967	146. 74
	Scudo del 1726 (contenente 1,19 d'oro)	»	201. 61
Germania	*V. Austria*	—	—
Inghilterra	Corona e Scellino	923	203. 06
Paesi Bassi	Pezze da 3 e 1 fiorino e da 50 cent. dopo il 1816	897	197. 34
	Pezze da 25, 10 e 5 cent id.	574	126. 28
Prussia	Tallero o Scudo corrente	746	164 12
	1/6 id.	514	113. 08
	1/12 id	354	77. 88
Russia	Rublo 1755-1763	792	174. 24
	» 1763-1798	748	764. 56
	» dopo il 1798	874	792 28
Spagna	Piastra dai due globi avanti 1772.	910	200. 20
	id. all'effigie dopo il 1772	900	198. 00
	1/5, 1/10 ed 1/20 di piastra avanti 1772	834	183. 48
	id. dopo 1772	812	178. 64
Stati Uniti	Dollaro	844	196. 68
Svezia	Riksdaler di 48 scellini	882	194. 04

§ 23. È un errore quello che volgarmente si commette, di credere che la ricchezza di un popolo sia sempre e necessariamente proporzionale alla quantità assoluta di moneta che questo popolo possiede. Ciò che alla prosperità di una nazione importa si è di avere quella quantità di moneta che è necessaria e sufficiente al servizio de' suoi scambi, al meccanismo del suo commercio. Tutto ciò che eccede questa misura è una pura perdita pel paese. Il complesso dei dischi monetarii circolanti in uno Stato, forma una specie di macchina, mercè di cui le transazioni si liquidano e si saldano. Ora, in quella guisa stessa che le macchine sono tanto più perfette, quanto, in proporzione d'un maggiore effetto utile, esigono un minore dispendio di forza,

così del pari il sistema monetario è tanto più commendevole, quanto, a fronte di un maggior numero di transazioni e di affari, esso impone il minor possibile sacrificio di valori. Il problema è stato risoluto, mediante l'introduzione dei biglietti di Banca e degli altri titoli di credito, i quali, senza essere vere monete in sè medesimi, suppliscono però, nella circolazione, ad una certa quantità di monete, e producono così una reale economia.

Nei paesi dove questo sistema è maggiormente perfezionato, il risparmio della moneta ha raggiunto proporzioni notevolissime e ben degne di venire imitate. Citerò l'esempio della *Clearing-house* (Casa di liquidazione) di Londra. In quella metropoli del mondo industriale, l'opinione pubblica tende siffattamente a rendere quanto più si possa produttivi e fruttiferi tutti i capitali, che non solo i commercianti di professione ma ben anco le agiate persone di ogni classe sogliono astenersi dal tenere presso di sè altro numerario fuorchè quello strettamente richiesto dalle eventuali e prevedibili spese giornaliere, depositando a frutto il rimanente presso le case bancarie. Ognuno ha il proprio banchiere, al quale consegna, a misura che va incassandole, le proprie somme pecuniarie. Quando occorre al deponente di dover fare un pagamento, invece di sborsare materialmente la numerata moneta, porge al suo creditore una tratta sul proprio banchiere, pagabile a vista. Il portatore presenta, a sua volta, quella carta (*check*) al proprio banchiere, facendogliene girata ed autorizzandolo ad incassare la somma, che subito è messa sui libri a credito del cliente. Ogni giorno, ad ora fissa, tutti i banchieri mandano un commesso alla *Clearing-house*, dove scambiano fra loro le tratte onde sono portatori gli uni rimpetto agli altri. I debiti ed i crediti per siffatta guisa si compensano, senz'altro sborso effettivo fuorchè quello delle piccole differenze di conto. Nell'anno 1839 fu accertato che, con 66,275,000 lire sterline in contante, si era liquidata così una massa di obbligazioni pel valore di 954,401,000 lire sterline. Tutta la differenza fra questi due valori rappresenta dunque un capitale che, invece di giacere improduttivamente nella giornaliera circolazione, venne investito in opere ed in imprese riproduttive. Mediante quell'ingegnoso sistema di compensi, bastano ogni giorno 200,000 sterline per concludere una somma d'affari che altrimenti ne richiederebbero 3,000,000. Così, il risparmio che fa la piazza di Londra sull'uso del numerario, sta nella proporzione di $\frac{14}{15}$.

§ 24. Le monete, oltre al nome proprio della specie, si distinguono ancora sotto varie generiche denominazioni. Quella di *moneta reale* od *effettiva* vien data alla moneta che esiste positivamente sotto forma di dischi formati dell'uno o dell'altro metallo prezioso di un peso e di un titolo determinati. Indicasi invece colla designazione di *moneta di conto* un tipo monetario ideale, non esistente sotto forma di metallo coniato, ma al quale si attribuisce un peso perfettamente fisso di metallo fino. Il nome di moneta di conto deriva da che questo tipo è l'unità di conto adottata per consuetudine od anche talora imposta per legge nei libri di contabilità dei privati o dei pubblici agenti. Si distingue pure la *moneta di banco*, la quale è una moneta di conto il cui tipo consta di una quantità fissata una volta per sempre di metallo prezioso, ed alla quale vengono ragguagliate nei pubblici banchi tutte le monete effettive accettate o versate in circolazione. L'uso delle monete di banco s'introdusse nel Medio Evo, quando i commercianti, continuamente vessati dalle legali falsificazioni delle monete, sentirono la necessità di adottare un tipo invariabile che li preservasse dalle perdite e dagli inconvenienti a cui andavano soggetti per la perenne incertezza di valore delle *monete fuori-banco.*

Sotto il nome di *carta monetata* sono denotati i titoli emessi talora dai governi, con corso forzoso ed obbligatorio. Erroneamente viene spesso confusa con la *moneta fiduciaria* ossia coi biglietti di banco e con le altre carte di credito; le quali non sono vera carta monetata, ma bensì semplicemente promesse di pagamento convertibili sempre in moneta effettiva. Il biglietto di banco non diventa carta monetata se non se quando, per deplorevoli crisi economiche, la legge gli attribuisce *corso forzato.*

La *moneta legale* è costituita da quelle specie circolanti, che la legge dichiara sole obbligatorie nei pagamenti, e che non possono venir rifiutate dal creditore cui sono offerte. Le *tariffe* monetarie indicano il rapporto legale tra le monete correnti e la moneta legale.

Crediamo opportuno di offrir qui appunto il rapporto tra la *lira italiana* (moneta legale del regno d'Italia) e le monete battute dai cessati governi della Penisola, quale fu stabilito con R. Decreto 17 luglio 1861.

TARIFFA DI RAGGUAGLIO

in valuta decimale italiana delle varie monete in corso.

NOMI DELLE PROVINCIE	TITOLO	Peso		Valore		
		Grammi	Milligr.[1]	Lire	Cent.	
Provincie di Sicilia e Napoli.						
Ducato	833 1/3	19	119	4	25	—
Piastra o Pezzo da 12 Carlini Napoletani o 12 Tari Siciliani	—	—	—	5	10	—
Mezza Piastra	—	—	—	2	55	—
Pezzo da 20 Grana ossia 2 Carlini Napoletani o 2 Tari Siciliani	—	—	—	—	85	—
Carlino Napoletano o Taro Siciliano	—	—	—	—	42	5
Oncia di conto per la Sicilia	—	—	—	12	75	—
Provincie della Romagna, dell'Umbria e delle Marche.						
ORO.						
Pezzo da cinque scudi (metà e doppio in proporzione)	900	8	668	26	60	—
Doppia	917	5	469	17	07	—
Scudo	900	1	733	5	32	—
ARGENTO.						
Scudo	900	26	898	5	32	—
Mezzo scudo, o pezzo da 50 Baiocchi	—	—	—	2	66	—
Testone o pezzo da tre Paoli, o 30 Baiocchi	917	7	450	1	59	6
Papetto o pezzo da 2 Paoli, o 20 Baiocchi	—	4	710	1	06	4
Paolo o pezzo da 10 Baiocchi	—	2	095	—	53	2
Mezzo Paolo, o pezzo da 5 Baiocchi	—	—	945	—	26	6
Provincie di Toscana.						
Francescone o pezzo da Paoli 10	916	26	972	5	60	—
Franceschino o pezzo da Paoli 5	—	—	—	2	80	—
Fiorino o pezzo da Paoli 2 e 1/2	—	—	—	1	40	—
Provincie di Modena.						
ARGENTO.						
Scudo d'Ercole III co' suoi spezzati in proporzione	910	27	693	5	60	—
Scudo di Francesco III	861	28	968	5	54	—

NOMI DELLE PROVINCIE	TITOLO	Peso		Valore		
		Grammi	Milligr.	Lire	Cent.	
EROSO-MISTO.						
Ducato	—	—	—	2	80	—
Scudo dell'acquila	—	—	—	1	42	—
Quarantana	—	—	—	1	65	—
Lira di Modena	—	—	—	1	30	5
Provincie di Parma.						
ORO.						
Doppia (multipli e somultipli in proporzione	891	7	141	21	92	—
ARGENTO.						
Ducato (metà in proporzione)	902	25	704	5	15	—
Pezzo da lire sei (spezzati in proporzione)	833	7	344	1	36	—
EROSO-MISTO.						
Pezzo da 20 soldi di Parma	—	—	—	—	20	—
Pezzo da 10 soldi di Parma	—	—	—	—	10	—
Provincie di Lombardia.						
ARGENTO.						
Fiorino di nuova valuta Austriaca	900	12	345 $^{58}/_{81}$	2	46	74/81
Multipli (cioè doppio Fiorino, Tallero e doppio Tallero della lega) in proporzione	—	—	—	—	—	—
EROSO-MISTO.						
Quarto di Fiorino suddetto	—	—	—	—	61	59/81
Centesimi dieci di Fiorino	—	—	—	—	24	—
Centesimi cinque di Fiorino	—	—	—	—	12	—
Lira Austr. o Svanziga di nuovo conio.	—	—	—	—	86	34/81
Mezza Lira Austriaca o Svanziga di nuovo conio	—	—	—	—	41	79/81
Quarto di Lira Austriaca o Svanziga di nuovo conio	—	—	—	—	20	80/81
Svanziga Austriaca di vecchio conio	—	—	—	—	83	77/81
Mezza Svanziga Austr. di vec. conio	—	—	—	—	41	79/81
Quarto di Svanziga Austriaca di vecchio conio	—	—	—	—	20	80/81
Carantani tre di vecchio conio	—	—	—	—	12	28/81
Pezza da otto soldi di Piemonte	—	—	—	—	40	—
Pezza da quattro Soldi di Piemonte	—	—	—	—	20	—

NOMI DELLE PROVINCIE	TITOLO	Peso Grammi	Peso Milligr.	Valore Lire	Valore Cent.	
Provincie Sarde.						
ORO.						
Doppia di Savoia (multipli e spezzati in proporzione)	905	9	116	28	45	—
Quadruplo di Genova (spezzati in proporzione)	909 ½	25	214	79	»	—
Carlino	891	16	053	50	»	—
Mezzo Carlino	891	8	026	25	»	—
Doppietta	891	3	210	10	»	—
ARGENTO.						
Scudo vecchio di Piemonte (spezzati in proporzione)	904	35	164	7	10	—
Scudo di Sardegna	895	23	587	4	80	—
Mezzo scudo	895	11	793	2	40	—
Quarto di scudo	895	5	897	1	20	—
EROSO-MISTO.						
Pezzo da otto soldi di Piemonte	—	—	—	—	40	—
Pezzo da quattro soldi di Piemonte	—	—	—	—	20	—
Reale	—	—	—	—	48	—
Mezzo Reale	—	—	—	—	24	—

Nella Tabella seguente offriamo un riassunto delle monete dei principali Stati, ed il loro valore in Lire e centesimi del Regno d' Italia.

PAESI	MONETE PRINCIPALI	VALORE
EUROPA.		L. C.
Amburgo	Marco banco, mon. di conto = 16 scellini	1.87
	Marco corrente	1.53
Anhalt-Dessau	V. Prussia.	
Anhalt-Bernburgo	Id.	
Annover	Tall. da 30 groschen da 10 pfenn.	3.75
Austria	Fiorino da 100 neukreuzer, da 2 pfenn	2.50
Baden	Tallero da 24 gute groschen da 12 pfenn	3.75
Baviera	Fiorino del Reno da 60 kreuzers da 4 pfenn	2.14
Belgio	V. Francia.	

PAESI	MONETE PRINCIPALI	VALORE
		L. c.
Brema	1 Tallero (oro) da 72 grote da 5 schwaren	4. 11
Brunswick	V. Annover.	
Danimarca	Risdall.° da 6 marchi da 16 scell.[i]	2. 85
Francia	Franco da 100 cent.	1. —
Francoforte	Fiorino renano da 60 kreuzers.	2. 14
Gran-Bretagna	L. st. (oro) da 20 sc. da 20 pence.	25. 10
	POSSEDIMENTI INDIANI. — Rupia da 2 scellini	2. 50
Grecia	Dracma = 100 lepta	—. 97 $^{1}/_{2}$
Holstein e Lauenburgo	V. Danimarca.	
Lippe-Detmold Lippe-Schauemburgo	V. Prussia.	
Lubecca	Marco corrente da 16 scellini	1. 50
	Scellino	—. 09 $^{1}/_{2}$
Mecklemburgo-Schwerin	Scudo da 48 scellini	3. 75
Mecklemburgo-Strelitz	Tallero da 30 grossi	3. 75
Moldavia e Valachia	Piastra	—. 36
Nassau	Fiorino da 60 kreuzers	2. 14
Oldemborgo	Risdallero da 72 grossi	3. 75
Paesi-Bassi	Fiorino da 100 cents	2. 12
Portogallo	Milreis da 1000 reis	6. 12
	Conto = 1000 milreis	6120. —
Prussia	Tallero da 30 grossi	3. 75
Russia	Rublo d'argento da 100 kopeks	4. 04
Sassonia reale	Tallero da 24 gute groschen	3. 75
» Gotha	Tallero da 30 grossi	3. 75
» Coburgo	Fiorino da 60 kreutzers	2. 14
» Meiningen	Fiorino da 60 kreutzers	2. 14
Spagna	Real = 34 maravedis	—. 28
	Piastra o Duro = 20 reali	5. 40
Svezia e Norvegia	Scudo di Banca	2. 14 $^{1}/_{2}$
	Scudo di ryksmunt da 100 oeri	1. 42
Svizzera	Franco da 100 rappes	1. —
Turchia	Piastra = 48 paras.	—. 22
Wurtemberg	Fiorino da 60 kreutzers	2. 14
FUORI D'EUROPA.		
America (Stati Uniti d')	Dollaro da 100 cents	5. 42
Brasile	1 milreis (carta)	2. 85
	Id. (contante)	5. 15
	1 conto da 1000 milreis	1. —
Buenos-Ayres	20 piastre (carta) = 1 peso duro.	5. 40
Chili	1 peso fuerte da 8 reali da 8 quart.	5. —
	1 dollaro o piastra	5. 42
Giappone	Itsibù	1. 84 $^{4}/_{10}$
Messico	Piastra da 8 reali	5. 41
Persia	Toman = 10 Sachibkiran	11. 50
	Rubia = 2 $^{1}/_{2}$ abaze	2. 48

N. B. — Per maggiori particolarità V. infra i singoli articoli nella *Geografia Commerciale*. Pel sistema monetario italiano, V. infra § 28, pag. 36.

N.° 2.° — *Dei Pesi e delle Misure.*

§ 25. La società umana è un vasto complesso di scambi e di transazioni. Ora, chi dice scambio, dice necessariamente paragone; e il paragone implica l'idea d'una *misura*, ossia il confronto di una grandezza data con un altra grandezza della stessa specie, presa come tipo od unità fondamentale. Indi è che alla regolarità ed all'organizzazione del commercio era necessaria l'introduzione di un sistema di misure dal comune consenso dei commercianti accettato e riconosciuto.

I primi termini di paragone, i primitivi tipi di misura furono desunti dalla natura medesima, come indicano manifestamente i nomi delle più antiche unità metriche, *piede*, *braccio*, *cubito*, *pollice*, *palmo*, *dito*, per le lunghezze; *grano*, per i pesi; *giornata*, per le superficie; *passo*, *miglio* (mille passi), per le misure itinerarie; ecc. ecc. Le misure, scelte arbitrariamente, non erano collegate fra loro da un sistema preconcetto; talchè, per ovviare agli inconvenienti che potevano nascere dalla possibilità di ulteriori arbitrarie variazioni, i sacerdoti ed i capi delle nazioni fecero della determinazione delle misure una delle loro sovrane prerogative, cui era delitto il violare.

Era però mestieri ancora adottare una regola fissa per rispetto ai *multipli* ed ai *sottomultipli* delle unità fondamentali di misura, cioè intorno al sistema da seguirsi per riunire o per dividere le parti aliquote delle unità medesime, onde sopperire a tutti i bisogni delle diverse transazioni.

Talora le unità supplementarie, i multipli, furono il doppio, il quadruplo ecc. dell'unità primitiva; ed i sottomultipli furono la metà, il quarto, l'ottavo, ecc. della unità stessa; e questo sistema fu detto il *sistema binario*. Tal altra volta i multipli furono tre volte, nove volte ecc. più grandi dell'unità principale; ed i sottomultipli ne erano $^1/_3$, $^1/_9$ ecc.; era questo il *sistema ternario*. Da ultimo e più generalmente, venne adottato il *sistema dodicesimale*, nel quale i multipli sono di 12 in 12 volte più grandi ed i sottomultipli di 12 in 12 volte più piccoli della unità madre.

Ma tutti questi sistemi avevano il grave difetto di rendere comparativamente lunghi e complicati i calcoli, poichè, conformemente alle regole aritmetiche sopra i numeri complessi, rendevasi necessario, prima di qualunque operazione, di ricondurre tutte le unità di diverso ordine ad una sola unità, e poscia, fatta l'operazione, trasformare di bel nuovo in unità d'ordini dif-

ferenti le unità d'un certo ordine, risultanti dal calcolo. Supponiamo, infatti, che trattisi, per esempio, di prendere $^1/_3$ d'una lunghezza di 7 tese, 5 piedi, 8 pollici, 9 linee; occorrerà, prima di tutto, ridurre tutte queste unità in linee ed eseguire, per ciò fare, l'operazione seguente:

$$\frac{(7 \times 6 + 5) \times (12 + 8) 12 + 9}{3} = \frac{6873}{3} = 2291 \text{ linee}$$

poscia trasformare questo numero di linee in un numero di tese, piedi, pollici, e linee, vale a dire fare il calcolo inverso a quello già indicato, e trovare successivamente i numeri successivi:

2.291 linee = 190 pollici 11 linee; — 190 pollici = 15 piedi 10 pollici; — 15 piedi = 2 tese 3 piedi; e, finalmente $^1/_3$ della lunghezza data = 2 tese 3 piedi 10 pollici 11 linee.

Comechè questo esempio non sia certo dei più complicati, il tempo cionnullameno ch'esso richiede per giungere alla conclusione, ed i pericoli d'errore che presenta, sono tali e tanti che bastavano a far sentire la necessità di trovare un sistema più semplice dei già descritti.

§ 26. Nell'anno 1791, in mezzo alle turbolenze rivoluzionarie, l'assemblea nazionale francese deliberò di adottare questo nuovo sistema, che alla massima semplicità accoppiasse tutto il rigore scientifico. I dotti, opportunamente consultati, proposero di prendere la base di cotesto sistema dalla natura stessa e non dall'arbitrio degli uomini, e di scegliere come unità primitiva delle lunghezze, alla quale coordinare poscia tutte le altre unità, la diecimilionesima parte del quarto del meridiano terrestre. Una metrologia fondata su tal base apparterebbe, dicevasi, senza mutamento, a tutte le nazioni ed a tutti i secoli.

Ma, per attuare questo ardito concetto, era d'uopo conoscere la lunghezza del meridiano terrestre; e come giungere a questa cognizione? Avrebbe forse potuto dedursi dalle antiche misure dei geografi e degli astronomi; ma esse si contraddicevano fra loro. Gli scienziati decisero allora di dare tutta la possibile autenticità al nuovo sistema metrico, appoggiandolo sopra operazioni condotte con una precisione insino allora inaudita. Indi quella celebre elaborazione scientifica, alla quale contribuirono i più insigni geometri ed astronomi d'Europa, e mediante la quale si assegnarono con la massima esattezza le dimenzioni del meridiano terrestre. Prendendo come unità tipica e fondamentale di misura una frazione di questa lunghezza, e ponendo in rapporto con questa unità tutte le altre misure di superficie, capacità, peso e moneta, si creava un sistema che nulla in sè

stesso implicava di arbitrario, nè di particolare ad alcun popolo della terra, e che doveva quindi, col tempo, essere accettato da tutte le nazioni.

§ 27. Il sistema fondato su questo concetto altrettanto semplice quanto grandioso, è *decimale*, vale a dire che i multipli dell'unità sono di dieci in dieci volte più grandi, ed i sottomultipli di dieci in dieci volte più piccoli.

Per semplificare quanto più fosse possibile la nomenclatura delle diverse misure, si seguirono due principii:

1.° Formare i nomi delle unità multiple della unità principale, aggiungendo, a guisa di prefissi, al nome di questa unità medesima, le parole greche DECA, ETTO, CHILO, MIRIA, che significano *dieci*, *cento*, *mille*, *dieci-mila*;

2.° Formare i nomi delle unità sottomultiple, aggiungendo al nome suddetto i prefissi latini, *deci*, *cento*, *milli*, *deci-milli*, a significare *decimo*, *centesimo*, *millesimo*, *diecimillesimo*.

Siffatto sistema agevola notabilmente la scritturazione, perocchè, scrivendo un certo numero di unità d'un ordine dato, non fa d'uopo designare che questa unità, trovandosi le unità multiple e sottomultiple designate dal loro ordine stesso in questo numero; giacchè, del pari che nel sistema di numerazione, le unità d'un certo ordine sono dieci volte più grandi di quelle che seguono, e dieci volte più piccole di quelle che precedono. Supponendo quindi scritto il numero di metri 4825 e di millesimi 523, con una sola occhiata scorgesi il numero di decametri, di ettometri, di chilometri, di miriametri, di decimetri, di centimetri e di millimetri contenuti in questo numero, e lo si leggerà indifferentemente: 4 miriametri, 8 chilometri, 2 decametri, 5 metri, 523 millimetri; oppure 48 chilometri, 25 metri, 5 decimetri, 2 centimetri ecc.

Ciò che diciamo della semplificazione nelle scritturazioni dicasi pure di quella dei calcoli, ai quali sono applicabili le regole concernenti l'aritmetica dei numeri decimali, e non occorre quindi occuparsi punto delle relative grandezze delle unità della medesima specie, bastando separare con virgole gli intieri e le cifre decimali.

Non possiamo però qui tacere un rimprovero che è stato giustamente fatto a questa nomenclatura del sistema metrico. I suoi autori hanno dimenticato ch'essi facevano una lingua pel commercio e pel popolo, e che, per conseguenza, tutte le parole di questa lingua dovevano essere semplici, brevi e ben spiccate. Nelle antiche nomenclature, i nomi delle unità sono vocaboli di

una o di due sillabe: *palmo, tesa. piede, linea, libbra, marco, oncia, grosso, grano, scudo, soldo ecc.* A questi bissillabi sostituironsi i *miriametri*, i *chilometri*, gli *ettometri*, i *miriagrammi* ecc., voci la cui lunghezza e la cui similitudine iniziale cagionano continue confusioni nel popolare linguaggio.

§ 28. Ciò premesso, indichiamo ora la serie delle misure formanti il sistema metrico. E cominciamo dalle

1.° Misure di lunghezza. — Il *metro* è l'unità fondamentale e serve, coi suoi multipli e sottomultipli, a misurare qualunque specie di lunghezze (strade, tessuti, fili ecc.).

I multipli sono: il *decametro* = 10 metri, *l'ettometro* = 100 metri, il *chilometro* = 1000 metri, il *miriametro* = 10,000 metri.

I sottomultipli sono: il *decimetro* = 0,1 metro, il *centimetro* = 0,01 metro, il *millimetro* = 0,001 metro, ed il *diecimillemetro* = 0,0001 metro.

L'ettometro, il chilometro, il miriametro servono specialmente pei calcoli delle distanze.

2.° Misure di superficie. — Esse derivano dal metro dacchè, per formarle, si presero i quadrati costrutti sulle unità di misura di lunghezza come lati. Talchè le superfici-unità sono di cento in cento volte più grandi, e ciò per agevolare tanto la nomenclatura quanto la costruzione delle superfici-unità, le quali hanno così per lato numeri interi di metri, e di multipli o di sottomultipli del metro; nell'atto che se le unità supplementari di superficie fossero state solamente di dieci in dieci volte solamente più grandi o più piccole, pur restando altrettanti quadrati, i lati dei quadrati sarebbero stati numeri incommensurabili per la metà della serie.

Queste misure sono: il *metro quadrato* (eguale al quadrato avente un metro di lato); il *decametro quadrato* = 100 metri quadrati; l'*ettometro quadrato* = 10.000 metri quadrati; il *chilometro quadrato* = 100.000 metri quadrati; il *miriametro quadrato* = 100,000,000 metri quadrati; il *decimetro quadrato* (quadrato di 0^m 1 di lato) = 0.01 metro quadrato; il *centimetro quadrato* = 0,0001 metro quadrato; il *millimetro quadrato* = 0,000001 metro quadrato; il *diecimillimetro quadrato* = 0,00000001 metro quadrato.

Il miriametro, il chilometro e l'ettometro quadrati servono ai calcoli delle grandi superficie. — Come misure agrarie, adoprasi specialmente il decametro quadrato che allora chiamasi *ara*, il metro quadrato o *centiara*, l'ettometro quadrato o *ettara*, seguendo per la nomenclatura le regole espresse più sopra.

3.° Misure di volume. — Le ragioni stesse che fecero scegliere come unità delle misure di superficie i quadrati estratti sulle misure di lunghezza prese come lato, indussero a prendere per unità di volumi i cubi costrutti su queste medesime misure di lunghezza.

La serie delle misure di volume è il *metro cubo;* il *decametro cubo* = 1000 metri cubi; il *decimetro cubo* = 0,001 metro cubo; il *centimetro cubo* = 0,000001 metro cubo; il *millimetro cubo* = 0,000000001 metro cubo.

Per la misurazione dei legnami da costruzione e delle legna, il metro cubo prende il nome di *stero*, e sieguesi la nomenclatura ordinaria.

4.° Misure di capacità. — Pei grani ed altre materie secche non che pei liquidi, l'unità principale è il *decimetro cubo* cavo, chiamato *litro*, i cui multipli sono: il *decalitro* = 10 litri; l'*ettolitro* = 100 litri; il *chilolitro* = 1000 litri, o un metro cubo. I sottomultipli sono: il *decilitro* = 0,1 litro; il *centilitro* = 0,01 litro; il *millilitro* = 0,001 litro o 1 centimetro cubo.

5.° Pesi. — L'unità di peso è il *gramma* ossia il peso d'un centim. cubo di acqua distillata, pesato nel vuoto alla temperatura di 4° al di sopra dello zero della scala del termometro centigrado, temperatura che corrisponde al massimo di densità dell'acqua.

I multipli sono: il *decagramma* = 10 grammi; l'*ettogramma* = 100 grammi; il *chilogramma* = 1000 grammi; il *miriagramma* = 10000 grammi. I sottomultipli: il *decigramma* = 0,1 gramma; il *centigramma* = 0,01 gramma; il *milligramma* = 0,001 gramma.

L'unità che più frequentemente serva ai bisogni commerciali è il *chilogramma*, cioè il peso di un decimetro cubo o litro di acqua pesata nelle succennate condizioni. Nel commercio però i multipli del chilogramma non sieguono le regole generali di nomenclatura esposte di sopra. Essi sono: il *quintale metrico* = 100 chilogrammi, e la *tonnellata metrica* = 1000 chilogrammi, vale a dire il peso di 1 metro cubo d'acqua distillata.

Nei *saggi* delle materie d'oro e d'argento, l'unità di peso è il gramma. I *titoli* poi delle materie stesse si contano in millesimi, vale a dire l'argento a 750 millesimi è una lega contenente 750 parti d'argento e 250 di rame.

6.° Monete. — Il sistema monetario doveva essere messo in rapporto colle altre parti del sistema metrico. A tale effetto si è scelta per unità fondamentale la *lira (franco)*, ossia un peso di 5 grammi di lega contenente $^{900}/_{1000}$ d'argento puro e $^{100}/_{1000}$ di rame.

La lira però, per un gran numero di pagamenti, è una moneta troppo piccola; per altri troppo grande. E se, nello stabilirne i multipli ed i sottomultipli, si avesse voluto seguire rigorosamente il sistema decimale, si avrebbe incorso il doppio inconveniente di moltiplicare soverchiamente le monete, e di adottarne talune troppo pesanti e voluminose ed altre soverchiamente minute. Indi la necessità di adottare un temperamento.

E questo si trovò: 1.° coll'autorizzare l'emissione di monete d'argento o di rame o di bronzo, il cui valore fosse, con gradazione decimale, in rapporto con quello della lira; 2.° coll'emettere monete d'oro, metallo il cui più alto valore permetteva di evitare, nei pagamenti d'ordine più elevato, lo sconcio di un volume e di un peso soverchio. A quest'ultimo proposito però si commise l'errore economico di dare a queste monete d'oro un valore fisso ed un rapporto invariabile con le monete d'argento, rapporto (1 : 15 $^1/_2$) che se era reale fra quegli due metalli cinquanta anni or sono, ha di presente cessato di esprimere la vera relazione di valore tra i medesimi.

Checchè ne sia, il sistema monetario italiano si compone come segue:

ORO.		PESO.	*Tolleranza per pezzo in più ed in meno.*	*Diametro.*
Pezzo da L.	100 —	grammi 32,258 —	milligrammi 32 26	millimetri 35.
» »	50 —	» 16,129 —	» 16. 13	» 27.
» »	20 —	» 6,451. 61	» 12. 90	» 21.
» »	10 —	» 3,225. 80	» 6. 45	» 19.
» »	5 —	» 1,612. 90	» 4. 84	» 17.
ARGENTO.				
Pezzo da L.	5 —	grammi 25,000 —	milligrammi 75 —	millimetri 37.
» »	2 —	» 10,000 —	» 50 —	» 27.
» »	1 —	» 5,000 —	» 25 —	» 23.
» »	— 50	» 2,500 —	» 17. 50	» 18.
» »	— 20	» 1,000 —	» 10 —	» 15.
BRONZO.				
Pezzo da Cent.mi	10	grammi 10,000 —	milligrammi	1 per cento.
» »	5	» 5,000 —	»	id.
» »	2	» 2,000 —	»	1 e mezzo per cento.
» »	1	» 1,000 —	»	id.

Le monete d'oro e il pezzo d'argento da L. 5 sono al titolo di $^{900}/_{1000}$ colla tolleranza di $^2/_{1000}$ in più od in meno. — I pezzi di 1 o 2 lire, di 20 e 50 cent. sono al titolo di $^{835}/_{1000}$, colla tolleranza di $^3/_{1000}$ in più od in meno. — La lega delle monete di bronzo è fissata nella proporzione di $^{960}/_{1000}$ di rame e $^{40}/_{1000}$ di stagno, con la tolleranza di $^5/_{1000}$ in più od in meno per ciascuno dei due metalli.

§ 29. Offriremo qui una tavola delle misure commerciali adoperate nei principali Stati dell'Europa, paragonate con quelle del nostro sistema, rimandando, per maggiori particolarità, ai singoli articoli della nostra *Geografia Commerciale.*

N. B. — Le cifre indicanti il numero di centimetri o di litri si riferiscono al primo nome di misure inscritte nella 2.ª Colonna.

PAESI	MISURE DI LUNGHEZZA	LUNGHEZZA in centimetri
Amburgo	Elle = 2 fuss da 12 zoll	57. 31
Annover	Elle = 2 fuss da 12 zoll	58. 41
Assia Elettorale	Elle = 2 fuss da 12 zoll	57. 04
Assia Granducale	Elle = 2 $^{2}/_{5}$ fuss da 10 zoll	60. —
Austria	Elle = 2 fuss da 12 zoll	77. 92
Baden	Elle = 2 fuss da 20 zoll	60. —
Baviera	Elle = 2 fuss da 10 zoll	83. 30
Belgio	Sistema decimale.	
Brema	Elle = 2 fuss da 12 zoll	57. 97
Brunswick	Elle = 2 fuss da 12 zoll	57. 97
Danimarca	Elle = 2 fuss da 12 zoll	62 77
Francia	Sistema decimale.	
Francoforte	Elle	54. 73
Gran-Bretagna	Yard = 2 cubits = 3 feet = 4 quarts = 9 hands = 12 palms = 16 nails = 36 inches	91. 44
Lubecca	Elle = 2 fuss da 12 zoll	57. 52
Paesi Bassi	Elle o El = 10 Palmen da 10 Duimen da 10 Streep	100. —
Prussia	Elle = 25 $^{1}/_{2}$ zoll	66. 69
Russia	Saschehn = 3 Arschin da 16 Werschock	213. 36
Sassonia	Elle = 2 fuss da 12 zoll	56. 50
Spagna	Vara = 3 tercias da 12 pulgadas	83. 50
Svezia	Elle = 2 fuss da 12 zoll	59. 58
Turchia	Pik	68 58
Wurtemberg	Elle	61. 42

PAESI	MISURE DI MATERIE SECCHE	GRANDEZZA in litri
Amburgo	Fass = 2 himten da 4 spint da 4 mass	54. 96
Annover	Malter = 6 himten da 4 metzen da 4 hoop	186. 91
Assia Elettorale	Malter = 4 viertel da 2 scheffel da 8 metzen da 4 maeschen	642. 95
Assia Granducale	Malter = 4 simmer da 4 kumpf da 4 gescheid da 4 maeschen.	128. —
Austria	Metze = 16 massel = 62 futter massel	61. 50

PAESI	MISURE DI MATERIE SECCHE	GRANDEZZA in litri
Baden	Zuber = 10 malter da 10 sester da 10 masselein	1500. —
Baviera	Scheffel = 6 mezzen da 16 maesslein da 4 dreisiger	222. 36
Belgio	Sistema decimale.	
Brema	Scheffel = 16 spind. (1 last = 40 scheffel)	74. 10
Brunswick	Wispel = 4 scheffel = 40 himten da 4 vierfass da 4 metzen.	1245. 79
Danimarca	Tonnellata = 8 scheffel (22 tonn. = 1 last.)	139. 12
Francia	Sistema decimale.	
Francoforte	Malter = 4 simmer da 4 sechter da 4 gescheid	114. 57
Gran Bretagna	Quarter = 2 cooms = 4 strikes = 8 bushels = 32 pecks = 64 gallons = 128 pottles = 256 quarts = 512 pints	290. 78
Lubecca	Tonnellata = 4 scheffel da 4 fass (24 tonn. = 1 last.)	138. 78
Paesi Bassi	Mud = 10 schepel da 10 kop. (30 mudden = 1 last.)	100. —
Prussia	Scheffel = 16 mezzen da 4 maeschen (24 scheffel = 1 wispel).	54. 96
Russia	Tschetwert = 8 tschetwerik da 8 garnitz	209. 90
Sassonia	Scheffel = 4 viertel da 4 metzen da 4 maeschen (24 scheffel = 1 wispel.)	105. 14
Spagna	Cahiz = 12 fanegas da 12 celemine	657. —
Svezia	Tonnellata = 8 viertel da 77 $^1/_2$ kannen	164. 88
Turchia	Fortin = 4 kilo.	141. 06
Wurtemberg	Scheffel = 8 simri da 4 vierling da 8 ecklein.	177. 23
	MISURE DI LIQUIDI	
Amburgo	Ohm = 4 ancker da 1 $^1/_4$ eimer da 4 viertel da 2 stübchen (1 $^1/_2$ ohm = 1 oxhoft)	144. 80
Annover	Oxhoft = 1 $^1/_2$ ohm da 4 anker da 10 stübchen da 4 quartier.	233. 64
Assia Elettorale	Ohm = 2 eimer da 40 mass da 4 schoppen	195. 96
Assia Granducale	Ohm = 20 viertel da 4 mass da 4 schoppen.	160. —
Austria	Eimer = 41 mass = 164 seidel.	56. 61

PAESI	MISURE DI LIQUIDI	GRANDEZZA in litri
Baden	Fuder = 10 ohm da 10 stützen da 10 mass	1500. —
Baviera	Eimer = 60 mass (64 mass = 1 visireimer)	64. 14
Belgio	Sistema decimale.	
Brema	Ohm = 45 stübchen da 4 quart 1 1/2 ohm = 1 oxhoft)	144. 96
Brunswick	Oxhoft = 1 1/2 ohne da 4 anker da 40 quartiers	224. 84
Danimarca	Ohm = 4 anker da 19 3/8 kannen da 2 pott	149. 75
Francia	Sistema decimale.	
Francoforte	Ohm = 20 viertel da 4 mass	143. 43
Gran-Bretagna	Gallon = 2 pottles = 4 quarts = 8 pints = 32 gills (84 gallons = 1 funcheon)	4. 54
Lubecca	Oxhoft = 1 1/2 ohm da 4 anker da 5 viertel da 8 quartier	218. 25
Paesi Bassi	Vat = 100 kannen da 10 maatjes da 10 vingerhoeden	100. —
Prussia	Oxhoft = 1 1/2 ohm da 2 eimer da 2 anker da 30 quart	206. 10
Russia	Ahm = 12 wedro da 10 kruschka	147. 59
Sassonia	Eimer = 72 kannen	67. 36
Spagna	Moyo = 16 cantaras da 8 azumbres da 16 copas	258. 20
Svezia	Oxhoft = 1 1/2 ohm da 4 anker da 15 kannen	235. 55
Turchia	I liquidi si vendono a peso.	
Wurtemberg	Eimer = 16 imi da 10 mass da 4 schoppen o quars	293. 93

N.° III. *Del Credito e delle Banche.*

§ 30. Come la moderna industria si distingue dall'antica per l'invenzione e l'uso di un gran numero di macchine complicate e di poderosi strumenti che aumentano e perfezionano la potenza produttiva dell'umano lavoro, così il Commercio moderno differisce dall'antico principalmente per le grandi istituzioni ed operazioni di Credito che mirabilmente accrescono e facilitano la circolazione dei capitali.

La parola *Credito,* nel suo più generico significato, indica la fiducia, la confidenza che gli uomini hanno reciprocamente gli uni negli altri; donde derivano le usuali locuzioni: « sulla tal piazza oggi il Credito è alto — il Credito manca — il tale gode o non inspira Credito ecc. »

Il segno esteriore, col quale il Credito si manifesta, si è l'atto mercè di cui un uomo affida ad un altro i suoi capitali. Quest'atto può assumere varie forme, e le più abituali ch'esso riveste nel Commercio sono tre, cioè: 1.° la vendita di merci a respiro ed a termine; 2.° il prestito di capitali monetarii; 3.° l'accomandita nelle sue varie modalità.

Nell'accomandita, qualunque ne sia la forma speciale, l'accomandante e l'accomanditario corrono in comune i rischi e le eventualità di aumento o di diminuzione del valore del capitale che costituisce la materia del contratto. Nella vendita a termine di merci, non che nel prestito di capitali pecuniarii, il venditore o prestatore, da una parte, ed il compratore o debitore, dall'altra, corrono questa eventualità in senso inverso. Il venditore od il prestatore fa un guadagno se il valore dei capitali o delle merci aumenta nel periodo che trascorre tra il contratto e la restituzione; come, invece, lucra, nel caso opposto, il compratore od il debitore.

L'uso dei contratti di prestito è vantaggiosissimo alla società, in quanto permette a coloro che hanno capitali dei quali non troverebbero direttamente l'investimento, d'impiegare questi capitali per mano altrui, ed a coloro che, privi di capitali, hanno il mezzo di farli fruttare, di procurarseli dai primi. — Così il Credito costituisce il più efficace e poderoso legame tra il capitale e l'industria. — Il credito è la forma più elevata e più squisita dell'associazione.

Ma del Credito, come di tutte le più benefiche instituzioni, è possibile, facile anzi l'abusare, ed allora esso si tramuta in causa di rovina. Quando sovra una piazza od in un paese intero, si fanno anticipazioni per somme maggiori di quelle che potranno essere riprodotte dall'industria, quando ad occhi bendati si fa spreco dei capitali, il Credito diventa l'arma più rovinosa che possa essere maneggiata dal Commercio. Allora si ha una *crisi commerciale*. La storia del traffico moderno pullula di esempi di queste perturbazioni, il solo rimedio delle quali consiste nel ritorno ai sani principii ed al prudente uso del Credito.

§ 31. Il Credito assume varie denominazioni, va soggetto a regole diverse ed è amministrato da differenti instituzioni, a seconda del peculiare obbietto ch'esso ha di mira.

Se è applicato all'agricoltura ed alla proprietà stabile, chiamasi *Credito agrario* e *fondiario*.

Se è destinato ad incoraggiare e promuovere specialmente le imprese industriali, nomasi *Credito mobiliare*.

Se ha per iscopo di promuovere la circolazione dei capitali nel commercio, dicesi *Credito commerciale* e *bancario*.

Se è adoperato dal governo e dalle pubbliche amministrazioni, per procurarsi i mezzi a compiere opere reali o credute di generale utilità, si chiama *Credito pubblico*.

Ciascuna di queste forme del Credito esigerebbe lunga e minuta trattazione. Nei limiti in cui dobbiamo necessariamente contenerci, basteranno i cenni seguenti.

§ 32. Credito agrario e fondiario. — Sebbene comunemente queste due forme del Credito si confondano in una, esse però costituiscono due ben distinte applicazioni della fiducia. Il Credito agrario si fa all'agricoltore *in quanto coltiva e produce*, mentre il Credito fondiario si fa a qualunque proprietario d'immobili *in quanto possiede*. — Il primo è un Credito *personale* ed ha per base la moralità e l'abilità del creditato, mentre il secondo è *reale*, ed ha per fondamento la guarentigia stabile, l'ipoteca.

Dell'uno e dell'altro non sarebbe questo il luogo di occuparci di proposito, non risguardando essi che assai indirettamente la economia commerciale propriamente detta. Ci limiteremo, quanto al Credito agrario, ad osservare che la prosperità dell'agricoltura è strettamente vincolata alla condizione che questa industria possa versare nei campi la più abbondevole vena possibile di capitali, poichè la terra dà quanto riceve. Ed è tutt'altro che indifferente alla floridezza commerciale dei popoli che questa condizione venga o no adempita. In un paese dove le popolazioni agrarie sono ricche, floride, culte, il commercio trova compratori ed è sollecitato da attiva domanda; — testimonio l'Inghilterra. — In un paese dove le genti rurali son povere e miserabili, anche il commercio langue ed esinanisce; — vedansi la Spagna e la Turchia.

Rispetto al credito fondiario, ricorderemo come esso, regolarmente e potentemente organizzato in Germania, dove la legislazione ipotecaria è completamente fondata sui grandi principii della pubblicità e della specialità dei gravami che pesano sul fondo, non possa con sicurezza e con facilità funzionare se non a patto di portare nella legislazione civile il lume ed i fecondi principii della scienza economica.

§ 33. Sotto il nome di Società o Banche di Credito Mobiliare si indicano certi istituti, il cui principale scopo si è quello di rendersi accomandanti delle imprese industriali, assistendole tanto finanziariamente quanto moralmente. Le loro operazioni perciò consistono nel sottoscrivere od acquistare azioni od ob-

bligazioni delle differenti Compagnie di Commercio, di Banca o d' Industria; nello emettere, per una somma eguale a quella impiegata in cotali soscrizioni ed acquisti, le loro proprie obbligazioni; nel rendersi accollatari d'imprestiti aperti sia da siffatte Compagnie sia da governi o da altre pubbliche amministrazioni; nel prestare contro deposito di azioni e di obbligazioni, aprendo conti correnti ai depositanti; nel ricevere somme in conto corrente, e nello incaricarsi delle esazioni e dei pagamenti per conto dei loro clienti ecc. ecc.

I vantaggi che le Società di Credito mobiliare presentano nell'organizzazione del Commercio e dell'industria, sono facili a vedersi. Quando, per lo passato, un imprenditore concepiva l'idea di un buon affare, ad esempio, di una strada ferrata, di un canale, di una manifattura, che presumibilmente avrebbe dato sufficienti profitti, era costretto, per raccogliere i capitali a ciò necessarii, a ricorrere individualmente e successivamente a vari banchieri, col rischio di non riuscire agevolmente a persuaderli. Similmente, quel direttore di officina, di stabilimento di commercio o di navigazione, che vedeva illanguidire la sua impresa per mancanza di capitale circolante o per una restrizione di credito, doveva egli pure travagliarsi a cercare prestatori disposti a sovvenirlo, col pericolo di non incontrare, massime nei tempi di crisi, che diffidenza e rifiuti. — Il Credito mobiliare è venuto a meglio sopperire a questi bisogni. Gli imprenditori più non hanno che a persuadere gli amministratori di un vasto stabilimento di credito, uomini provetti negli affari, eccellenti conoscitori della vitalità e della commerciabilità di una impresa. Il Credito mobiliare diventa azionista della progettata Compagnia, ne compera i titoli, ne promuove la vendita e la negoziazione in borsa; oppure, se trattasi d'una Società che languisce, ei la ravviva, facendosi suo accomandante, od in altro modo sorreggendola. Il privato commerciante ed imprenditore non ha più ad occuparsi delle difficili operazioni preliminari, quali l'emissione delle azioni, la loro accettazione in piazza, il raccomandarle al pubblico credito; le sono codeste cose tutte delle quali il Credito mobiliare s'incarica, sia ch'egli ponga nella circolazione le azioni della Società sussidiata, sia che emetta le sue obbligazioni, mercè cui si costituisce intermediario o fideiussore fra l'impresa ed i capitalisti.

A fronte però di questi innegabili vantaggi, il concetto delle Banche di Credito mobiliare offre alcuni grandi pericoli, che è qui prezzo dell'opera lo indicare, onde si sappia come evitarli.

Il Credito mobiliare aiuta bensì le imprese industriali, acquistandone i titoli, le azioni; ma evidentemente egli non compra i titoli stessi che per farne uno di questi due usi: o per conservare una ingerenza nelle Società che accomenda, oppure per rivenderli e negoziarli in borsa. Ora, in ambi questi casi, la sua azione molto agevolmente traligna in pericoloso giuoco.

Il primo caso è il meno frequente ed, in generale, il meno vantaggioso pel Credito mobiliare. A meno di straordinarie emergenze e di eccezionali lucri prevedibili nella impresa ch'ei sussidia, non può essere di sua convenienza l'investirvi durevolmente i suoi capitali. Esso vive di rapido giro, di attiva circolazione, esso non ha interesse ad immobilizzare i suoi fondi, ma bensì a farli rapidamente riprodurre. Può tuttavolta verificarsi il caso che abbia suo tornaconto a condurre una o più imprese commerciali ed industriali. Evidentemente, il Credito mobiliare preferirà, a quest'oggetto, le imprese migliori, quelle che offrono le più favorevoli probabilità, il che è quanto dire quelle in cui i privati capitalisti avrebbero trovato vantaggioso l'impegnarsi. In tale stato di cose, che fa il Credito mobiliare? Disponendo di fortissimi capitali, ed essendo egli una delle più grandi (se non forse la più grande) fra le Case di una data piazza, muove al Commercio particolare una rovinosa ed irresistibile concorrenza. Per tal modo, si vide appunto, su varie piazze, il Credito mobiliare diventare un gigantesco monopolio, che accentrava in sè tutte le più utili imprese, quelle nelle quali vi era da lucrare, e smungere a man salva il meglio della vita industriale del paese.

Peggio poi, e di gran lunga, nella seconda ipotesi, quando, cioè, il Credito mobiliare accomenda semplicemente le industrie, non in vista d'una seria produzione, ma sì invece di una mera operazione di borsa. Per rivendere con vantaggio le azioni che ha comprato, come pure per esitare le sue proprie obbligazioni, lo stabilimento deve adoperare tutta la enorme influenza che i suoi ingenti capitali e le estese sue relazioni gli assicurano per far credere a grandi lucri, per ispingere energicamente al rialzo il valore dei titoli. Di qui mene e raggiri e tutta quella sequela d'inqualificabili artifizii che costituiscono la strategia borsesca. Quando poi i titoli sian giunti al voluto prezzo, il Credito mobiliare vende: intanto l'impresa ch'ei diceva di sussidiare, è appena in sul principio di sua vita e delle proprie operazioni; forse ella ha bisogno di nuovi aiuti tanto più necessarii a prestarsi in quanto è assai più dannoso lasciar morire una impresa

che il non farla nascere. Ma che importa tutto ciò al Credito mobiliare? il suo affare è fatto; se vi è perdita, essa toccherà agli azionisti, al pubblico, al paese. Dopo avere per guisa tale specolato all'aumento, può darsi benissimo il caso che il Credito mobiliare trovi di sua convenienza giuocare al ribasso. Allora l'aumentista si farà ribassista. Per esempio: vuole esso accapparare la tale impresa che gli sembra buona? La sua invincibile tendenza al monopolio lo spinge a comperare, a *exploiter* tutto ciò che vi ha di proficuo sul mercato per sfiorarne il meglio e poi sbarazzarsene. Ma le azioni della bramata impresa sono troppo alte per lasciar margine al Credito mobiliare di fare una vantaggiosa specolazione? Ebbene, che fa egli? Provoca, con mezzi più o meno lodevoli, un momentaneo ribasso, profitta dell'istante, entra nell'affare e realizza lo sperato guadagno.

Era necessario accennare a questi pericoli nei quali possono agevolmente incorrere siffatti stabilimenti, i quali però, con prudenza e regolarità condotti, possono, come vedemmo, riuscire altamente profittevoli all'industria ed alla prosperità nazionale.

§. 34. Veniamo ora alla parte più importante del meccanismo del Credito, a quello, cioè, che si amministra dalle BANCHE COMMERCIALI.

Sotto il nome di *Banca* o *Banco* s'indica una impresa commerciale avente per iscopo di ricevere, costodire e pagare, togliere e dare a prestito capitali monetarii. Il *Banchiere* è il proprietario o direttore di una casa di Banca.

Si distinguono comunemente le *Banche private* dalle *Banche pubbliche*, a seconda che sono fondate ed amministrate, nel primo caso, da semplici commercianti sotto l'impero del diritto comune, o, nel secondo, dal governo o sotto la speciale sua vigilanza con norme particolari. — Questa distinzione però, utile nella pratica, non deve indurre a credere (ciò che talora si suppone) che queste due specie di Banche differiscano per essenza fra loro; mentre, invece, le une e le altre adempiono esattamente alle stesse identiche funzioni commerciali, con la sola differenza della maggiore o minore estensione dell'azione loro e delle forme di loro amministrazione.

Enumeriamo qui, nell'ordine della loro relativa importanza, le varie operazioni che, nella commerciale economia, sono ai Banchi affidate.

1.° *Depositi in cassa.* Una Banca è, innanzitutto, una cassa, ed il Banchiere un cassiere che riceve a custodire con o senza interesse le somme che i cittadini gli affidano. Tale ufficio era

adempito in Atene dai *trapeziti*, e nel resto della antica Grecia, dai templi di Delfo e di Delo. Tale quello che nel Medio Evo si assunsero il *Monte* o *Banco* di Venezia fondato nel 1171, la *Banca di san Giorgio* di Genova, quelle di Amburgo, di Amsterdam, di Barcellona ed altre, dette appunto perciò *Banche di Deposito.* — Questi stabilimenti furono fondati specialmente coll'intento di ovviare agli inconvenienti che risultavano dalle perpetue variazioni che nel valore delle monete apportavano gli alzamenti e le falsificazioni; poichè le somme dai privati depositate in quelle casse, eranvi ricevute e custodite in ragione del loro intrinseco valore, non di quello effimero e nominale che piaceva ai governi falsificatori di stabilire.

2.° *Incassi e pagamenti.* È vantaggioso per ogni negoziante il non essere obbligato a tenere una cassa ed a preoccuparsi di tutte le cure cagionate dalla custodia di valori metallici e dalle operazioni, spesso complicate, delle esazioni e dei pagamenti. La Banca s'incarica di tutte queste operazioni mediante un tenue diritto di commissione. Essa apre a' suoi clienti un conto corrente accreditandoli di tutte le somme ch'essi versano o che ella riscuote per conto loro e addebitandoli di tutte quelle che essa paga per loro ordine. — Quando una Banca concentra in sè il servizio di cassa d'un gran numero di case commerciali, il servizio medesimo si semplifica notabilmente. Infatti, le une fra quelle case hanno da riscuotere somme che le altre hanno da pagare; e la Banca, pagando per queste ultime e riscuotendo per le prime, non ha bisogno di fare trasporto alcuno di metallo sonante: con una semplice operazione di contabilità, detta *trapasso*, *voltura*, o *Banco-giro*, essa compie il movimento dei crediti e debiti fra' suoi clienti. — Era questa appunto la principale operazione delle Banche di deposito dell'età di mezzo; ed essa è ancora uno dei servizii che apportano le Banche moderne quelle specialmente che in Francia si distinguono col nome di *Comptoirs* e presso di noi con quello di *Casse.* Fu accennato da noi a suo luogo il perfezionato meccanismo col quale opera, a questo proposito, la *Clearing-house* di Londra.

3.° *Commercio di materie e monete d'oro e d'argento.* Il banchiere che, mediante le due precedenti operazioni, ha raccolto nelle sue casse ingenti somme metalliche, non è punto obbligato a tenerle infruttuose. L'esperienza gli insegna che una certa proporzione dell'incasso formato dai depositi e dalle esazioni resta a sua disposizione continuamente. Egli può quindi impiegarne una parte nel fare il cambio delle monete od il

commercio delle materie d'oro e d'argento. Il più piccolo beneficio ch'egli ne ritrae è un guadagno netto che fa sui capitali ond'è depositario.

4.° *Sconto.* Ma v'ha un ben più fruttifero ed utile impiego ch'egli può fare dei capitali in cassa: lo *sconto*, ossia l'anticipazione, mediante una ritenuta o un interesse, dei valori delle carte commerciali circolanti. Il Banchiere, infatti, trovasi sempre, a cagione della sua professione stessa, in rapporto con persone che hanno titoli non ancora scaduti e che pur bramerebbero realizzare, e con altre persone che, avendo capitali, sono disposte ad acquistare titoli ad una determinata scadenza. Egli quindi costituendosi intermediario fra queste due classi di persone, compra gli effetti di commercio delle prime, pagandone il valore in contante al portatore e ritenendo per sè il dovuto interesse, e li rimette poscia in circolazione vendendole alle seconde, alle quali rilascia un interesse (o *risconto*) alquanto minore di quello da lui medesimo incassato. Nella differenza sta il suo legittimo guadagno.

5.° *Conti correnti in Banca.* Questa operazione, che forma tutt'uno coi depositi in cassa quando questi sono fatti ad interesse, è un corollario delle precedenti. Imperocchè gli impieghi dell'incasso metallico e specialmente lo sconto somministrando alla Banca un utile certo, è naturale ch'essa cerchi di procurarsi il maggior numero di capitali destinati a quest'uso. Apre quindi conti correnti a quei capitalisti i quali, avendo capitali momentaneamente disponibili, e non volendo tenerli presso di sè infruttuosi, li versano nelle sue casse, ricevendone un modico interesse. L'operazione si fa in due modi differenti: 1° o il capitalista pattuisce di lasciare i suoi capitali in deposito presso la Banca per un tempo indeterminato, ma con facoltà di ritirarneli a piacimento, ed allora l'interesse pagato dalla Banca è minore; 2° o il capitalista si obbliga a lasciare i suoi fondi alla Banca per un determinato tempo, ed allora l'interesse che ei riceve è naturalmente alquanto più elevato.

6.° *Cambi ed arbitraggi.* In quella guisa stessa che le Banche pagano ed incassano per conto altrui sulla piazza stessa del contratto, così pure esse fanno cotali operazioni a distanza e da un luogo ad un altro, medianti lettere di cambio. — Ora ciò fornisce occasione ad un nuovo genere di specolazioni cambiarie. Infatti, quando, in seguito delle operazioni commerciali effettuate tra due paesi distanti l'uno dall'altro, i pagamenti da farsi scambievolmente non si bilanciano, i cambi si squilibrano

e nasce la possibilità di lucrare sui prezzi delle cambiali e della moneta nelle piazze differenti. Indi gli *arbitraggi*, operazioni con le quali i Banchieri effettuano compensazioni di crediti e di debiti su i diversi mercati, specolando sopra le differenze dei corsi di cambio. I Banchieri praticano sui cambi un genere di traffico pari a quello che operano sulle mercanzie i Negozianti, e che consiste nel comperare le carte mercatabili sulle piazze dove valgono meno, per rivenderle sov'altre piazze ove sono più domandate.

7.° *Prestiti ed anticipazioni.* Oltre alla forma essenziale dello sconto, le anticipazioni che il Banchiere fa al Commercio possono rivestire altre modalità. Tale è, per esempio, *il prestito su deposito di fondi pubblici o di azioni ed obbligazioni industriali.* Tale è pure *il credito su mercanzie*, forma utilissima di anticipazione e molto usitata nei paesi dove l'esistenza di *docks* e di buoni magazzinaggi e quella di una perfezionata legislazione sul pegno, permettono di fare prestiti su garanzia di *Warrants.*

8.° *Emissione di biglietti pagabili al portatore ed a vista.* Questa operazione è il culmine del sistema bancario ed il completamento di tutte le altre. Se, infatti, la Banca, nel fare lo sconto delle cambiali, non che le altre anticipazioni al Commercio, fosse vincolata all'uso continuo ed esclusivo del numerario sonante, la sfera dell'azione sua rimarrebbe necessariamente troppo ristretta, e le sue casse sarebbero in brev'ora esaurite. Al quale inconveniente puossi però molto agevolmente recare rimedio col dare ai privati, dei quali la Banca sconta le cambiali od accetta le obbligazioni, non più denaro contante, ma suoi proprii biglietti ch'essa promette rimborsare a semplice richiesta del portatore. Il credito di cui la Banca gode appo il pubblico fa sì che questi biglietti rimangano, durante un periodo più o meno lungo, in circolazione, pria di venire al rimborso. Più comodi a trasportarsi ed a circolare che la moneta effettiva, sono dai Commercianti preferiti al metallo che rappresentano; e la sicurezza di poterli, quando che sia, convertire in denaro fa sì che, d'ordinario, nessuno si affretti a domandare questa conversione. Per le quali cose, la Banca può operare sopra valori molto più ragguardevoli che non siano le somme ond'ella è effettivamente munita: e ponendo, per esempio, in circolazione tanti biglietti pel valore di tre milioni di lire, le basta d'ordinario tenere una riserva di un milione in moneta, per far fronte alle eventuali richieste di rimborso dei biglietti che possono presentarsi a' suoi sportelli.

D'onde si vede che l'emissione dei biglietti bancari non costituisce una operazione che per essenza differisca punto dalle altre con le quali la Banca si procura capitali. — Essa costituisce un mezzo col quale la Banca, utilizzando il suo credito, si fa prestare dal pubblico, dalla piazza, una somma rappresentata appunto da'suoi biglietti, e ch'essa si obbliga a restituire a misura ch'essi saranno presentati dai portatori.

E da ciò apparisce pure nuova conferma di quanto altrove abbiamo stabilito: che, cioè, il biglietto di Banca non costituisce punto una moneta nè una carta monetata, ma bensì una promessa di pagamento, simile a qualunque carta fiduciaria e commerciale. La sola differenza fra questa promessa e tutte le altre circolanti in piazza, sta in ciò che, emessa da una casa godente un più esteso Credito, e non essendo vincolata a scadenza, o (in altri termini) essendo esigibile sempre, essa ha una sfera di attività e di circolazione più larga e tale da equivalere a quella della moneta. — Il biglietto di banca (disse un egregio economista inglese) è una cambiale sempre scaduta e che ha sempre da scadere.

Rigorosamente parlando, la emissione dei biglietti pagabili al portatore ed a vista può farsi tanto dai Banchieri privati quanto dalle pubbliche Banche. Ma l'esteso Credito ch'essa esige in chi la intraprende fa sì che queste ultime soltanto possano efficacemente e senza pericolo eseguirla.

Le emissioni di biglietti, del pari che tutte le altre operazioni bancarie, non sono utili, se non a condizione che la Banca non abusi, nè per incapacità, nè per improbità, del Credito che le si accorda. Gli abusi di questa natura sono tanto più funesti quanto più dilicata è la operazione alla quale si riferiscono e più ingenti le somme sulle quali possono esercitarsi.

Tali sono le essenziali operazioni delle Banche. I vantaggi, ch'esse arrecano al Commercio, non hanno bisogno di essere qui enumerati. Le regole particolari di ciascuna di quelle operazioni, i vari sistemi coi quali possono venire combinate, la gravissima questione sull'unità e sulla plurarità delle Banche ed altri importanti problemi economici cui esse danno luogo, non potrebbero in questo luogo esaminarsi, senza entrare in teorici svolgimenti incompatibili con la natura e coi limiti del presente lavoro (¹).

(¹) Siffatte questioni furono da noi diffusamente esaminate in altre due nostre opere, cioè nel *Trattato teorico-pratico di Economia politica*, e nel *Dizionario dell'Economia politica e del Commerc o.*

§ 35. Ci resta ora ad esporre alcune considerazioni intorno a quella forma del credito che, per essere usufruttata dal Governo nelle grandi operazioni finanziarie, assume il nome di CREDITO PUBBLICO.

In quella guisa medesima che, quando l'ordinaria rendita di un cittadino non basta a' carichi straordinari ai quali può esso per avventura trovarsi sottoposto, ricorre al credito di cui egli gode, togliendo a prestito la somma ond'ha mestieri, — così, del pari, allorchè le presenti forze contributive d'una nazione non adeguano gli insoliti dispendi, non le resta che fare un appello alle forze dell'avvenire. Falliti i mezzi ordinari, che sono le imposte, conviene ricorrere ai mezzi straordinari, che sono i pubblici prestiti. Ogni debito dello Stato è una cambiale che la vivente generazione trae sulle generazioni venture.

§ 36. Il debito pubblico assume due forme o modalità differenti, quelle cioè del *Debito Consolidato* e del *Debito Fluttuante*.

Il primo (*dette consolidée* o *fondée*, in Francia, e *funded debt*, in Inghilterra) è quello, nel quale lo Stato si obbliga soltanto a pagare ai suoi creditori l'interesse, senza che questi possano mai pretendere il rimborso del capitale. Appunto per questo, la rendita di cui godono i sovventori, chiamasi *rendita perpetua*. Il complesso dei titoli costitutivi di queste rendite riceve (spesso promiscuamente coi titoli analoghi emessi dai Municipii o da altri Corpi Morali) il nome generico di *Fondi Pubblici*. — Ognuno dei titoli sui quali è inscritta e *certificata* una rendita, chiamasi *cartella;* ogni cartella è munita della serie di *cedole*, *vaglia* o *coupons* rappresentanti gli interessi semestrali della rendita.

Nei fondi pubblici si devono distinguere tre cose; cioè: 1.° la *rendita propriamente detta*, che rappresenta l'interesse del prestito; 2.° il *principale* o *capitale nominale*, che è il capitale a cui la rendita corrisponde; 3.° la *ragione* della rendita, ossia la proporzione fra la rendita ed il suo capitale. — Così un titolo del nostro prestito Hambro da 40 lire sterline rende 2 lire sterline all'anno: le 2 lire sono la rendita; le 40 lire sono il capitale; il 5 °/₀ è la ragione della rendita, perchè un capitale di 40 lire che dà due di rendita, frutta appunto il 5 °/₀.

Tutte le rendite che hanno la stessa ragione formano un *fondo* o una *classe* speciale di rendite. — Così, quando sui listini vedonsi queste indicazioni: *il* 5 °/₀, *il* 4 °/₀, *il* 3 °/₀ ecc., s'intendano altrettante classi di rendite, la prima delle quali ha la ragione del cinque, la seconda del quattro, la terza del tre ec.

Il capitale nominale è costante per tutte le classi di rendita, e vien ragguagliato al 100. Indi è che quanto è più bassa la ragione della rendita, tanto è più elevato il suo capitale, e viceversa. Così pel 5 % il capitale è di 20 volte la rendita; pel 4 % è di 25 volte; pel 3 % è di 33 $^1/_3$; od, in altri termini, 5 di rendita danno un capitale nominale di 100 in 5 %, di 125 in 4 %, e di 166 $^2/_3$ in 3 %.

Ma i fondi pubblici, al pari di qualunque valore, vanno soggetti al variabile influsso dell'offerta e della domanda. Il loro valore dipende inoltre essenzialmente dal *credito* di cui gode il Governo, cioè dall'opinione nutrita dai sovventori che lo Stato avrà *volontà* e *mezzi* di soddisfare esattamente, religiosamente a' suoi impegni pecuniari. È raro quindi che i fondi pubblici vengano negoziati al loro capitale nominale. Dicesi capitale *effettivo* o *reale*, o *valore corrente*, od anche semplicemente *corso* della rendita, il prezzo per cui i fondi vengono offerti e domandati nelle contrattazioni. — Quando il capitale reale coincide col nominale, la rendita è *al pari;* — quando il primo è inferiore al secondo, la rendita è *sotto al pari;* — quando il capitale reale supera il nominale, la rendita è *sopra al pari.*

Da ciò consegue che l'*interesse reale* fruttato da un titolo di rendita, varia col variare del corso. Così, quando dico che *il 5 % è al pari*, vengo a significare che 100 L. rendono 5 L.; — se, invece, il 5 % è al di sotto del pari, per esempio *al corso di* 80, l'interesse è del 6 $^1/_4$ p. %; — se infine la stessa classe di rendita supera il pari, per esempio *al corso di* 125, l'interesse non è più che del 4 p. %.

§ 37. Due sono i sistemi tenuti per contrarre un prestito, cioè per fare l'*emissione*, l'*alienazione* delle rendite. — Il primo, il *sistema per aggiudicazione*, consiste nell'aggiudicare in massa, a concorso e con pubblicità, ad una o più grandi case bancarie l'intera quantità del prestito, obbligandosi questi aggiudicatari a sborsarne al Tesoro l'ammontare, ed assumendosi lo smaltimento dei titoli sul mercato. — Il secondo, il *sistema per colletta* o *per sottoscrizione,* è quello mercè cui il Governo apre pubbliche liste, nelle quali ciascuno può soscrivere per una certa quantità di rendite, obbligandosi a sborsarne, senza intermediarii, il valore. — Spesso i prestiti si contraggono con un *sistema misto,* in cui una parte delle rendite sono alienate per aggiudicazione, una parte per pubblica sottoscrizione.

Il *Corso d' Emissione*, cioè il capitale reale a cui vien fatta l'alienazione delle rendite, offre le stesse combinazioni che ac-

cennammo relativamente ai corsi di negoziazione in borsa: si possono, cioè, aprire i prestiti *al pari*, *sopra* o *sotto il pari*. — Si verifica il primo caso, quando il capitale del debito di cui si carica lo Stato è uguale al prodotto reale del prestito: il Governo contrae un debito di 5 milioni di lire al 5 %, e ottiene, in prezzo dell' alienazione delle rendite, una somma di 5 milioni di lire. — Il secondo caso si avvera quando il capitale del debito riconosciuto dallo Stato è inferiore al prodotto della emissione delle rendite: il Governo contrae un prestito di 5 milioni di lire al 5 %, ma siccome le rendite sono negioziate ad un corso superiore al pari, per esempio a 125, lo Stato ottiene quindi un prodotto di L. 6,225,000. — Il terzo caso avviene quando il capitale del debito contratto dallo Stato è superiore al prezzo dell' alienazione: il Governo contrae un debito di 5 milioni 5 %, ma siccome le rendite sono negoziate al corso di 80, egli ottiene quindi soltanto 4,000,000 di lire. — La prima e più ancora la seconda ipotesi si verificano assai raramente, cioè soltanto in epoche di grande prosperità, od almeno di grande fiducia nel Governo, e quindi di grande ricerca de' suoi titoli; talvolta accadono eziandio quando, senza esservi sul mercato straordinaria floridezza, mancano però gli impieghi del capitale, talchè questo si affolla intorno ai fondi pubblici.

Chiamasi *Conversione* della rendita una operazione in cui il Governo propone ai possessori di una data classe di rendita la scelta fra la riduzione del loro titolo in una rendita di corso inferiore, od il rimborso *al pari* del loro titolo attuale.

Con questa operazione (sempre *facoltativa* pei portatori) il Tesoro sostituisce un nuovo prestito in rendite più basse ad un altro più gravoso. Esso sceglie la rendita proposta fra quelle che, all' epoca dell' operazione, offrono un interesse eguale o di qualche cosa superiore all' interesse corrente dei capitali sul mercato e che, per conseguenza, hanno un corso più elevato del pari: ciò allo scopo che i portatori della rendita convertita trovino il proprio tornaconto a preferire la converzione al rimborso.

Si chiama *servizio* di una rendita la sua gestione pecuniaria, la quale è affidata ad una speciale *Amministrazione del Debito Pubblico*. — Nel servizio si comprendono due parti: la rendita propriamente detta, ossia l' *interesse* del debito pubblico, ed il suo *ammortimento*. — Dell' interesse abbiamo parlato più sopra. — L' ammortimento si opera dal Governo sia riscattando le rendite in piazza al corso, sia medianti estrazioni con premii o senza.

L'operazione del riscatto era una volta affidata ad un instituto speciale, detto *Cassa di ammortimento*, costituito con fondi espressamente destinati alla progressiva estinzione dei debiti pubblici. Ma, avendo l'esperienza dimostrato che il più delle volte questi fondi erano, negli stringenti bisogni degli Stati, stornati dalla loro *nominale* destinazione, e che affatto chimeriche ed illusorie erano le promesse delle Casse di ammortimento, non altro esse facendo che complicare inutilmente e costosamente la macchina finanziaria, vennero quindi esse abolite negli Stati meglio consigliati, sostituendovisi il principio di estinguere direttamente i debiti pubblici mediante il riscatto plateale da operarsi coi risparmi che può e dee fare una saggia economia del pubblico denaro.

§ 38. Premesse queste elementari nozioni sulla *nomenclatura* e sul *meccanismo* del Consolidato, gioverà qui offrire ai capitalisti alcune *regole pratiche* per estimare il comparativo grado di fiducia con la quale è dato loro di comportarsi relativamente all'impiego del loro denaro nei pubblici fondi.

1.° Quando un prestito è proposto da un Governo, ed il privato capitalista pondera il problema se gli convenga o no investirvi i suoi risparmi, una prima considerazione ch'egli dee fare riguarda il modo col quale lo Stato di cui si tratta si è comportato prima d'allora in materia di credito. — Una nazione che non ha mai fallito ai propri impegni, per quanto gravi ed onerosi, merita infinitamente più fiducia non solo che uno Stato il quale siasi già macchiato di mancata fede o di gravi irregolarità, ma eziandio più che un paese il quale non abbia mai per lo innanzi contratto prestiti o ne abbia contratto pochi. Con ciò non intendiamo già significare in modo assoluto che *tutte* le nazioni che per la prima volta s'indebitano, siano necessariamente degne di minor fiducia (ben sappiamo che in molti casi è vera la reciproca, perchè queste nazioni *vergini* hanno più mezzi di pagare); ma affermiamo che è molto più facile di accertare *qual'è* il credito di uno Stato, anzichè *quale debba essere.* Coloro (e sono pochissimi, e solo i più potenti finanzieri) che hanno tempo ed opportunità e capacità d'investigare la posizione di un nuovo applicante, possono aver ragione nel fargli credito; ma la grande pluralità dei capitalisti, cauti e prudenti, si regoleranno col criterio di comun senso da noi esposto, e che è applicabile non meno alle transazioni private che a quelle relative al pubblico credito.

2.° Si diffidi in generale di ciò che chiamasi nel volgare linguaggio *sicurezze speciali.* — Se un Governo non è abbastanza

rispettabile per poter contrarre un prestito fondato sul *generale* e *morale* suo credito, noi grandemente sospettiamo le vantate sue sicurezze. La sola utilità che queste vi offrano si è di *assicurarvi* nell'evento che il vostro debitore *non* paghi; ma chi vi *assicura* che, quando questo evento si verifichi, potrete realmente valervi di questa guarentigia? Nella maggior parte dei casi, voi sarete nella discrezione del debitore, *precisamente come se niuna sicurezza vi fosse stata data.*

3.° Preferite, e di gran lunga, uno Stato omogeneo ad un artificiale composto di popolazioni eterogenee. — L'Austria, che è in quest'ultimo caso, durò sempre gravissime difficoltà a trovar denaro. Il Governo degli Stati Federali d'America non può procurarsi una lira in Europa, perchè nessuno conosce precisamente a *chi* si tratti di prestare. Voi siete (dicono i banchieri) una reale e rispettabile potenza oggi, ma noi non sappiamo se lo sarete domani. L'Italia, all'incontro, sebbene formata di provincie solo recentemente aggregate, trovò (a condizioni onerose, senza dubbio, perchè così portava lo stato del mercato) credito e capitali, perchè il mondo finanziario conosceva esservi in lei gli elementi di un vero e grande Stato.

4.° Non accordate soverchia importanza all'*oggetto*, allo *scopo* pel quale vi si dice che il prestito è contratto. — È questo bensì un punto di estremo momento per lo Stato, per la nazione che contrae il debito, ed i suoi rappresentanti e legislatori non vi rifletteranno mai abbastanza; ma è cosa affatto secondaria pei sovventori. L'esperienza mostra che parecchi Governi i quali non pagarono, si erano indebitati pei migliori e più lodevoli fini dèl mondo: citeremo le Repubbliche dell'America che fallirono agli impegni assuntisi pel più commendevole degli oggetti, cioè per migliorare lo stato economico del paese, per far canali e ferrovie. Rispetto al tornaconto del creditore, val meglio prestare ad una grande e solvibile nazione pel peggiore dei propositi — per una ingiusta guerra, — anzichè prestare ad un piccolo Stato per creare una vasta opera produttiva non adeguata cò suoi mezzi, cò suoi bisogni e con le sue circostanze. L'ultimo prestito Turco fu negoziato a Londra per un eccellente scopo, pel riscatto della cattiva carta monetata circolante nell'impero: domandate ai nuovi creditori della Porta quanto siano ora contenti della fatta operazione.

Queste (noi ben lo sappiamo) non sono le sole regole di condotta dalle quali debbono essere guidate le specolazioni in fondi pubblici. Conviene che il capitalista pigli inspirazione dai va-

riabili ed accidentali dati del problema che gli è sottoposto, dati che è impossibile e sarebbe in ogni caso inutile tracciare qui in termini generali. Certo è però che le considerazioni poc'anzi esposte e desunte dalla più ripetuta esperienza, potranno riuscire di pratica utilità in un gran numero di transazioni.

§ 39. Oltre al Consolidato, dicevamo, esiste ancora il *debito fluttuante* che, come il nome stesso ci dice, è essenzialmente provvisorio, e destinato a *fluttuare* ed a coprire qualche eventuale disavanzo delle pubbliche casse, od a sopperire a momentanei bisogni, coll' obbligo assuntosi dallo Stato di far restituzione dei capitali per tal via ricevuti. Al sopravvenire di un' urgenza, il Governo si volge ai capitalisti, ponendosi in conto corrente con essoloro, ed emettendo, in correspettivo dei loro versamenti, titoli rimborsabili a breve scadenza, simili agli effetti comuni del commercio, vere cambiali che il Governo trae sulle proprie tesorerie. Questi titoli, chiamati *buoni o biglietti del Tesoro* (*Bons du Tresor*, altra volta *Bons Royaux*, in Francia, *Exchequer bills*, in Inghilterra) portano interesse; ed il periodo della loro scadenza è, per lo più, di 3 mesi, di 6 mesi o di un anno, nè può mai eccedere la durata di un esercizio finanziario.

N.° IV. *Delle Borse commerciali.*

§. 40. Intimamente connessa con le materie che abbiamo or ora esaminate, è l'instituzione delle *Borse commerciali*, che sì utilmente concorrono a quella organizzazione del traffico, che in questa parte del nostro libro ci siamo proposti di studiare.

Sotto il nome di Borsa indicasi la riunione dei commercianti, capitani di bastimento, agenti di cambio e sensali, che ha luogo con autorizzazione sovrana in quei luoghi e con quei regolamenti che sono prescritti.

Due grandi classi di operazioni si concludono nella Borsa. La prima comprende tutti gli affari che hanno per oggetto le merci e derrate. La seconda abbraccia le contrattazioni riguardanti i titoli fiduciarii e le carte di Credito.

Sì le une che le altre dividonsi in *operazioni a contanti* ed in *operazioni a termine*. — Col primo di questi nomi si designano quelle operazioni nelle quali la consegna ed il pagamento dell'oggetto venduto ha luogo nel momento stesso in cui si fa il contratto o entro un brevissimo termine. — Le operazioni della

seconda specie, invece non si liquidano che ad un'epoca più o meno lontana dal momento della negoziazione, epoca però previamente fissata.

§ 41. *Operazioni a contante.* — Le operazioni a contante che si concludono in borsa, non hanno, in generale, uno scopo di specolazione e non offrono materia a calcoli complicati ed a *giuoco.* Essi costituiscono gli ordinari e comuni contratti del traffico. Ciò è vero specialmente per le operazioni a contanti fatte su merci, derrate o materie d'oro o d'argento, poichè chi vende e chi compra altro non si propone che il consueto giro de'suoi capitali, la gestione normale de'suoi affari. Accenneremo soltanto la specialità delle vendite di merci *su campioni e su warrants di Docks*, nelle quali la transazione è operata dietro la presentazione e consegna che il venditore fa al compratore (che sborsa il relativo prezzo) di un campione della merce venduta, accompagnato col *warrant* o titolo di deposito nel pubblico magazzino debitamente girato.

Egualmente semplici ed ovvie sono le contrattazioni a contante sopra cambiali e biglietti ad ordine; non che le compre a contanti di fondi pubblici coll'unico scopo d'impiegare ad interesse il proprio capitale, e coll'intenzione di conservare i titoli acquistati.

V'ha però una classe di operazioni a cotanti che porge occasione a combinazioni ed a calcoli alquanto più complicati. Sono quelle che hanno per oggetto la compera e la vendita di fondi pubblici, fatta con uno scopo di specolazione. Citiamo un esempio: la rendita 5 % italiana è al corso di 70. Tizio crede che il valore di questo titolo aumenterà fra breve; in linguaggio di borsa, è un *aumentista*: compera dunque 10,000 L. di rendita e sborsa al suo venditore 140,000 L. — Bentosto le sue previsioni si verificano, i corsi si elevano a 72; Tizio vende la sua rendita e ne ritrae 144.000 L., ossia 4,000 di benefizio. Se, al contrario, i corsi cadessero a 68, e se Tizio dovesse vendere per realizzare il suo capitale, non potrebbe ottenere che 136,000 L. dalla sua rendita, e perdere quindi L. 4,000. — Paolo, al contrario, è *ribassista*, crede cioè che il corso dei fondi pubblici ribasserà: ei vende, ed aspetta, per ricomprare, che i corsi siano ribassati in guisa da fargli sperare un nuovo successivo aumento; e così via di seguito.

È chiaro che ciò che deve cercare lo specolatore a contanti non è tanto un titolo *solido e sicuro* (come fa il capitalista che vuole semplicemente impiegare in modo durevole una somma),

quanto un titolo soggetto a *variazioni* ed a *vicende*. — Regola fondamentale per lui si è di *dividere* i suoi *impieghi*, che è quanto dire i suoi *rischi*, onde poter sempre coprire da una parte le perdite che fossero per toccargli dall'altra. Egli deve essere *l'assicuratore di sè medesimo*. — Accade talvolta che un aumentista, dopo aver acquistato valori ad un dato prezzo, li vegga subitamente ribassare, senza che però cambi la sua opinione circa la probabilità di un aumento successivo. In tal caso l'aumentista compera al nuovo prezzo una quantità di valori eguale a quella che già possiede. Quando il rialzo ritorna, lo speculatore può vendere, appena i corsi hanno raggiunto il costo della prima partita, senza aspettare, col rischio di non più trovarlo, il prezzo originariamente sperato. Con questo sistema, egli non realizza alcun beneficio, ma non subisce tampoco alcuna perdita, e la sua operazione si chiama in borsa una *media*. — Altre somiglianti combinazioni possono presentarsi che qui per brevità omettiamo di riferire, ma che richiedono avvedutezza ed abilità spesso non comuni nello specolatore.

§ 42. *Operazioni a termine*. — Ma non sono già le operazioni a contante quelle che formano la prediletta materia delle specolazioni di borsa. Questo pregio spetta alle Operazioni a termine, siccome quelle che offrono occasione a più complicati elementi, a maggiori eventualità e sovente (dobbiam dirlo francamente) ad un giuoco vituperevole ed al più scandaloso aggiotaggio.

Le operazioni a termine si suddividono in due distinte categorie: *contratti fermi*, e *contratti a premio*.

I contratti fermi consistono nel comperare o vendere un titolo, la cui consegna contro denaro deve aver luogo ad un'epoca determinata. che nomasi *liquidazione*. Le liquidazioni sono periodiche, per lo più a fine di mese. Il 5 % italiano è a 70. Io compero 10,000 L. di rendita per la prossima liquidazione: mi obbligo. cioè, a pagare a tale epoca L. 140,000, ed il mio venditore si obbliga a consegnarmi i titoli qualunque sia il loro prezzo corrente all'epoca assegnata. Se il corso sarà a 72, io guadagnerò 4.000 L.; le guadagnerà invece il venditore, se il corso sarà di 68.

Ma ciò che complica ed allarga la cerchia di questa specie di operazioni, si è che il compratore *non è sempre* obbligato a ritirare i titoli, nè il venditore a consegnarli all'epoca fissata. Possono, infatti, alla liquidazione, verificarsi quattro casi diversi: o ambe le parti bramano liquidare il loro contratto, cioè il venditore consegnare ed il compratore ritirare i titoli contro

denaro, ed allora l'operazione è finita; — oppure ambidue amano protrarre il contratto, ed allora lo fanno a quelle condizioni che stimano migliori; — od il venditore solo vorrebbe non liquidare e continuare l'operazione, perchè liquidando sa di subire una perdita sicura, mentre aspettando spera più favorevoli circostanze; — o infine è il compratore che, per motivi analoghi, preferisce rimandare al altra liquidazione. — In questi due ultimi casi, il venditore od il compratore, non trovando nell'altro contraente la volontà od il potere di mantener viva l'operazione, è obbligato a cercare altrove un supplente. E sono precisamente i due ultimi casi quelli che più frequentemente si avverano.

Tizio ha venduto 10,000 L. di rendita al corso di 70; egli deve consegnare i titoli in liquidazione. Non ha questi titoli, ha venduto *allo scoperto*, e deve quindi comperarli, per trasmetterli al suo compratore che non vuol continuare il mercato. Ora, i titoli sono a 72. Tizio non vuol quindi finir qui la sua specolazione, brama continuarla fino alla prossima liquidazione. Compera quindi per 144,000 L. le 10,000 di rendita da consegnare a Paolo; ma, al tempo stesso, vende una partita eguale di rendite ad un secondo compratore per la fine del mese successivo, calcolando che sè, a tal'epoca, la rendita sarà al corso di 68, egli si sarà compensato della perdita subita o del non fatto guadagno nella liquidazione presente.

Lo stesso, in senso inverso, fa Paolo compratore. Costretto a sborsare la somma pattuita a Tizio, ed a ritirarne i titoli, contrae una vendita in liquidazione ed una compera a termine per realizzare sulla prossima liquidazione le speranze che aveva riposto nella precedente.

È qui il luogo di accennare un'altra specie di operazioni molto affini ai contratti fermi, e che esercitano molta influenza sul mercato dei titoli. Uno specolatore, momentameamente e pressantemente bisognoso di denaro, ha cedole, azioni in portafoglio, titoli però ch'egli non vorrebbe alienare definitivamente. Il suo agente di cambio trova un capitalista che consente a prestarli la somma che dovrebbe pagarsi dal compratore di quelle azioni e di quelle cedole offerte dallo specolatore. Ma invece di fargli il prestito su pegno nella forma comune, il capitalista compera a contanti i titoli dello specolatore, e glieli rivende a termine. La differenza (spesso enorme ed usuraria) tra il prezzo di compera ed il prezzo di vendita costituisce l'oggetto della specolazione del prestatore. — L'operazione si chiama *Riporto*.

I contratti fermi ed i riporti hanno dunque per oggetto la consegna ed il pagamento di titoli reali ed effettivi.

Non così la seconda classe di operazioni a termine, cioè i *contratti a premio*, o *contratti liberi*. — Portano queste denominazioni, in primo luogo, quei contratti nei quali il compratore si riserba il diritto di annullare il suo impegno ad un'epoca fissata mediante l'abbandono, a profitto del venditore, di una indennità chiamata appunto *premio*. L'atto col quale il compratore pone fine al contratto, consentendo a pagare il premio, chiamasi *abbandono* del premio. Che se il compratore preferisce condurre a compimento il contratto, questo diventa un'operazione ferma e si tratta come qualunque affare di questa natura.

Il contratto a premio così inteso è quello che propriamente porta questo nome ed è il solo in uso alla Borsa di Parigi. Ma sulle altre piazze d'Europa vi hanno due altre diverse specie di operazioni a premio. — La prima è quella in cui il venditore, non più il compratore, ha diritto di annullare il contratto mediante l'abbandono, a profitto di quest'ultimo, del premio convenuto. — La seconda è quella in cui il contratto è sempre valido, ma può, alla scelta di entrambi i contraenti, o liquidarsi in una effettiva compra-vendita, o convertirsi nel semplice pagamento di una *differenza*.

Queste operazioni sono mere scommesse, puri giuochi d'azzardo. — Non è solo la morale che le disapprova: l'economia politica, la scienza commerciale le condannano come giri viziosi, come inutili ed improduttivi spostamenti e spesso come pericolose tentazioni al raggiro ed alla frode.

N.° V. *Delle Fiere.*

§ 43. Le *Fiere* sono periodici assembramenti di commercianti, fatti con lo scopo di agevolare le transazioni; di concertare le offerte e le domande; di facilitare i regolamenti dei conti, i pagamenti, le negoziazioni; di dare, mercè dell'abbondanza dei prodotti esposti in vendita, una latitudine maggiore alle scelte dei compratori; di assicurare ai venditori lo spaccio delle loro mercanzie mediante l'affluenza d'un gran numero di avventori; di promuovere tutte le notizie che possono interessare i negozianti; di avvertirli della direzione che la moda ed i bisogni

dei consumatori imprimono alle imprese industriali; di mettere i trafficanti sotto la temporanea protezione di speciali franchigie legali, doganali od altre.

Importantissime nel Medio Evo, quando l'imperfezione delle leggi, la scarsità e la poca sicurezza delle vie di comunicazione e trasporto, il disordine insomma sociale ed economico non permettendo ai commercianti di godere di quella piena libertà di azione onde la loro professione ha tanto bisogno, rendevasi necessaria l'instituzione di peculiari luoghi di ritrovo vigilati e protetti dall'autorità, le fiere hanno perduto molta della loro importanza nell'epoca odierna, nella quale le grandi città, ed anzi tutti i paesi civili possono considerarsi come una fiera universale e permanente. Indi è che se, nell'Occidente di Europa, esistono ancora alcune fiere, queste sono immensamente meno ragguardevoli di quelle che hanno luogo in Russia e nell'Oriente, dove la società giace ancora in condizioni poco dissimili da quelle che dominarono nell'età di mezzo. — Alla nostra *Geografia Commerciale* rimandiamo il lettore bramoso di peculiari notizie sulle principali fiere delle diverse città commerciali.

N.° VI. *Dei Tribunali e delle Camere di Commercio.*

§. 44. Egli è necessario che le controversie che insorgono intorno alle transazioni commerciali e che sono di loro natura molto frequenti, siano giudicate e decise nel più breve termine possibile e con le minori formalità, ad oggetto di diminuire le spese e di non incagliare il celere andamento degli affari. Da ciò l'instituzione dei *Tribunali di Commercio*, nanti i quali la procedura è molto più semplice e spedita che davanti ai tribunali civili.

Per agevolare anche di più la composizione dei litigi, i commercianti possono rimetterne la decisione a persone da esse elette, che chiamansi *arbitri*, mediante un atto che dicesi *compromesso.*

§ 45. Le *Camere di Commercio* sono corpi consultivi residenti nelle principali piazze di traffico, ed incaricati di raccogliere dati statistici, d'invigilare al buon andamento delle Borse, dei Portifranchi e d'altri stabilimenti mercantili; di accertare i corsi dei principali valori negoziati, e talora anche di funzioni d'ordine più elevato, come di provvedere all'insegnamento tecnico, nautico e commerciale.

N.° VII. *Delle Società di Commercio.*

§ 46. La maggior parte delle grandi operazioni mercantili mal potrebbero compiersi dagli sforzi isolati e dai capitali di un solo individuo; nè d'altra parte, l'imprenditore è sempre disposto a rischiare in un solo affare tutta la sua fortuna. A questo doppio bisogno sopperiscono le *Società commerciali.*

Esse sono di quattro differenti specie. — La *Società in nome collettivo,* è quella nella quale tutti i soci sono solidariamente risponsabili, e l'obbligazione assunta dalla *ditta* o *ragione sociale* vincola indefinitamente tutti i membri nei loro beni e nelle loro persone. — La *Società in accomandita* è formata tra uno o più socii solidarii da una parte, ed uno o più socii accomandanti dall'altra, i quali ultimi non pongono nella Società che un determinato capitale, oltre i limiti del quale cessa la loro risponsabilità. — La prima di queste due forme di associazione ha per iscopo di assicurare il Credito; la seconda, di raccogliere la maggior somma di capitali possibile. — A quest'ultimo obbietto tende ancora più energicamente la *Società anonima*, vasta associazione di capitali, piuttostochè di persone, in cui ciascun socio non partecipa ai lucri ed alle perdite che in proporzione della porzione di capitale, ossia delle *Azioni* ond'è possessore. — *L'Associazione in partecipazione*, da ultimo, è la riunione di due o più negozianti che si associano per compiere una o più *determinate* intraprese.

Allo scopo nostro sono sufficienti questi pochi cenni: maggiori particolarità ci condurrebbero nel campo del diritto commerciale ([1]).

N.° VIII. *Delle Assicurazioni.*

§ 47. Le ricchezze e le proprietà umane vanno soggette ad un gran numero di rischi e di pericoli; ed è dovere ed interesse dell'uomo il rimuoverli od almeno il ristringerne quanto più fia possibile l'impero. Fra questi pericoli alcuni ve ne hanno sui quali l'uomo, la società. il governo possono agire direttamente, e che alla previdenza è dato lo evitare. Ma altri ve ne sono sui quali l'azione diretta dell'uomo non può efficacemente rivolgersi e che sfuggono a qualunque umana repressione, perchè

([1]) Può vedersi in proposito il nostro *Manuale di Diritto Commerciale.*

dipendenti da cause naturali inevitabili o da eventi fortuiti non prevedibili. Tali sono la morte e le malattie si dell' uomo che degli animali utili a lui, gli incendi, le grandini, i naufragi. L' osservazione ed il calcolo hanno provato che, sebbene impossibile riesca prevedere le accidentali cagioni che producono eventi per conseguenza *accidentali* essi pure, è cionondimeno possibile scoprire certe leggi *fisse* che li governano. Una delle più belle e luminose parti della matematica moderna è il calcolo delle probabilità, il quale, prendendo un gran numero di fatti fortuiti, trova una espressione numerica generale che non è più fortuita, ma costante ed invariabile. Così, i guadagni ai giuochi di sorte; il numero delle nascite, delle morti e dei matrimoni; la proporzione fra i maschi e le femmine, fra i figli legittimi ed i naturali; il numero dei delitti; quello dei naufragi, delle grandini; tutti insomma gli avvenimenti casuali ed incerti si riconoscono presso a poco eguali in eguali periodi di tempo, allorchè si abbraccino epoche e spazi sufficientemente estesi, allorchè, in altri termini, vi si applichi *la legge dei grandi numeri*.

Su questo principio sono fondate le *assicurazioni*, imprese il cui scopo è di diffondere sopra un gran numero di persone, e di rendere perciò insensibili le conseguenze dei disastri che, sopportati da uno o da pochi, sarebberò rovinosi.

In due modi si raggiunge cotesto scopo; o con le *assicurazioni a premio fisso*, o con le *assicurazioni mutue*.

L' assicurazione a premio fisso è un contratto, nel quale una delle parti (detta *assicuratore*) si obbliga, mediante un prezzo convenuto a tanto per cento del valore (*premio*), a riparare un danno accidentale che potrà subire l'altra parte (*l'assicurato*). Le assicurazioni mutue sono società, ogni membro delle quali è ad un tempo assicurato ed assicuratore. Quivi le eventuali perdite sono rimborsate sul capitale formato con le quote contributive dei singoli soci.

Talora l'assicuratore si fa assicurare, a sua volta, da un altro, contro il rischio che si è assunto; questo contratto nomasi *riassicurazione*.

Più che qualsiasi altra specie d' imprese, le assicurazioni sono fondate sulla specolazione; più che ogni altra, richiedono intelligenza, ordine, regolarità; più di tutte, hanno bisogno del principio di associazione. — Ma, bene e convenientemente amministrate, coteste imprese, che hanno per obbietto di specolare su tutti i rischi, corrono effettivamente meno rischi delle altre. Possono citarsi Compagnie di assicurazione esistenti *da cento-*

trenta e più anni, e tuttora godenti di notabili benefici. A Londra esistono le due società *Royal-Exchange e London*, la cui fondazione risale all' anno 1720.

N.° IX. *Dei mezzi di comunicazione e trasporto.*

§ 48. Fin dal primo giorno che gli uomini stabilirono fra loro relazioni commerciali, dovettero adoprarsi ad assicurarne la celerità e la regolarità per mezzo di opportuni mezzi di comunicazione e trasporto. Negli odierni tempi a questo importante oggetto si rivolsero le più attive cure dei governi; e la scienza somministrò loro meravigliose invenzioni e scoperte, che, trasformando il sistema di locomozione e di trasmissione, hanno operato una vera e profonda rivoluzione sociale.

1.° *Strade comuni.* Per agevolare il trasferimento delle derrate e delle merci, la prima condizione è di possedere buone strade terrestri, sulle quali le ineguaglianze e gli attriti scompariscano quanto è più possibile, e che non oppongano ostacoli al percorrere dei carri e dei veicoli. — Non occorre qui discutere le quistioni amministrative ed economiche relative alla costruzione delle strade, alla gratuità del loro percorso, ai pedaggi, alla loro classificazione ecc. ecc. (¹).

2.° *Vie navigabili.* Si dividono in due categorie, a seconda che sono naturali od artificiali. La navigazione naturale si riparte, a sua volta, in navigazione marittima ed in navigazione interna, che è fluviale o lacuale. Della navigazione marittima diremo a parte più sotto. In quanto al trasporto sui fiumi, il mezzo più semplice è, senza dubbio, quello conosciuto sotto il nome di *flottazione*, mercè del quale le sostanze il cui peso specifico è minore di quello dell' acqua (e principalmente il legname), abbandonate al corso naturale dell' acqua stessa, vengono da questa trasferite nei luoghi inferiori. Ma la maggior parte delle merci hanno bisogno di essere preservate dal contatto dell'acqua, e non sarebbero, d'altronde, suscettibili di galleggiare da per sè stesse. Indi la necessità dei battelli. Non contentandosi della irregolarità ed imperfezione delle vie natu-

(¹) Cotali questioni, come pur quelle relative alle altre vie di comunicazione, trovansi *ex-professo* discusse, per la parte amministrativa, nel nostro *Manuale di Diritto Amministrativo*, e, per la parte commerciale ed economica, nel nostro *Trattato teorico-pratico di Economia politica* e nel nostro *Dizionario dell'Economia politica e del commercio*.

rali dei fiumi e dei laghi, l'umana industria apre le vie navigabili artificiali dei canali, dove, coll'ingegnoso magisterio delle *chiuse*, riesce a superare le più grandi differenze di livello.

3.° *Ferrovie.* L'applicazione della macchina a vapore, perfezionata, se non creata da Giacomo Watt, alla locomozione terrestre, tentata felicemente la prima volta nel 1814 da Giorgio Stephenson, ha esercitato la più profonda e decisiva influenza sul commercio, sui costumi e sulla destinazione della moderna società.

4.° *Navigazione marittima a vela ed a vapore.* In tutti i secoli, la grandezza commerciale delle nazioni andò sempre compagna alla rispettiva importanza della navigazione. Finchè il massimo teatro di quest'ultima fu il Mediterraneo, l'Italia ebbe il primato nei traffichi e nel generale incivilimento: all'epoca della scoperta del passo all'Indie pel Capo di Buona Speranza, e di quella (quasi contemporanea) del Nuovo Mondo, ma non già a cagione soltanto di questi mondiali avvenimenti, la palma fu trasportata alle nazioni più occidentali d'Europa. Il taglio dell'Istmo di Suez sta per ricondurla ai nostri lidi, se pur saremo abbastanza previdenti e forti per saperla cogliere e conservare. L'applicazione del vapore alla locomozione per acqua, fatta dall'americano Fulton nel 1807, oltre allo avere abbreviato i viaggi, permise altresì d'introdurre nelle comunicazioni marittime quel grande elemento della periodicità delle partenze e degli arrivi, che l'irregolarità della forza propulsiva del vento rendeva per lo innanzi impossibile. Uno dei principali effetti commerciali di questa grande rivoluzione, come di tutti i perfezionamenti compiutisi nei mezzi di communicazione e trasporto, si fu di diminuire ogni giorno più l'importanza delle piazze di deposito e dei mercati intermediarii. La merce oggidì passa e non soggiorna nei magazzini; il trafficante va direttamente a cercarla, d'ordinario, nei luoghi d'origine, per trasferirla a quelli di smercio e di consumo.

5.° *Poste.* Non meno del trasporto delle merci e delle persone, importa al commercio che sia agevole e sicuro quello delle corrispondenze. Di questo pubblico servigio s'incarica generalmente il governo. Complicato ed imperfetto sopramodo era il sistema giusta il quale lo si faceva per lo addietro, quando aveva per base un prezzo di trasporto proporzionale al peso di ogni lettera ed alla distanza che questa doveva percorrere. Una grande riforma ed una utilissima semplificazione vi si è introdotta, dacchè l'Inghilterra dapprima per opera del sig. Rowland-Hill, e poscia

le altre civili nazioni adottarono una tariffa uniforme pel trasporto delle lettere entro le frontiere dello Stato, qualunque sia la distanza ch'esse percorrono.

6.° *Telegrafi.* Alle relazioni sociali ed alle mercantili transazioni è necessaria la trasmissione pronta e rapida delle notizie. A tale oggetto adoperavasi un tempo il *telegrafo aereo* di Chappe, la cui efficacia era paralizzata dalla oscurità delle notti e delle nebbie. Il *telegrafo eletro-magnetico*, la più meravigliosa fra le moderne invenzioni, alla quale contribuirono le menti di Volta, di Oersted, di Arago, di Wheatstone e di Morse, ha permesso di comunicare a distanza con una rapidità di 177,700,000 metri per secondo.

7.° *Porti* e *Docks.* I porti sono bacini d'acqua situati presso la riva, e difesi, sia dalla natura, sia dall'arte, contro l'agitazione delle onde, dove le navi possono rifugiarsi ed ancorarsi al sicuro. — I docks sono bacini dove l'acqua è assolutamente tranquilla, e dove i bastimenti possono procedere o alle loro riparazioni, o allo scarico e carico presso gli adiacenti magazzini.

Tali sono le principali instituzioni che costituiscono, nel loro complesso, il sistema delle comunicazioni e dei trasporti. A voler trattare compiutamente di ciascuna di esse, richiederebbonsi lunghi sviluppi che qui non ci è conceduto il dare. Alla parte geografica del nostro libro rimandiamo il lettore bramoso dei dati statistici ad esse relativi.

N.° X. *Degli agenti intermedii del Commercio.*

§ 49. Per compiere questo quadro della organizzazione del Commercio, ci resta a parlare di quegli agenti intermedii, il cui essenziale ufficio è di ricevere e di accentrare le domande e le offerte, di porre d'accordo il produttore ed il consumatore, il venditore ed il compratore, agevolando così le transazioni.

La classe più importante di quegli agenti è quella dei *mediatori* propriamente detti, i quali s'intromettono per far comprare, vendere o cambiare merci e valori di qualunque natura, mediante un profitto o mediazione.

Sonvi diverse specie di mediatori a seconda dell'oggetto al quale la loro mediazione si riferisce; cioè:

1.°) *Agenti di cambio*, che s'intromettono per negoziazioni di titoli all'ordine od al portatore, e ne accertano il corso.

rendendolo pubblico ogni giorno alla Camera di Commercio; e s'incaricano delle negoziazioni di materie d'oro e di argento;

2.°) *Sensali di merci*, o mediatori nelle contrattazioni riflettenti mercanzie, ed (in concorso cogli agenti di cambio) in quelle riguardanti metalli preziosi;

3.°) *Sensali di assicurazioni*, che stendono le polizze d'assicurazione, ne procurano le firme e le sottoscrivono in concorrenza coi notai;

4.°) *Sensali di noleggi*, che fanno la mediazione per la locazione di bastimenti e stendono il contratto di noleggio.

5.°) *Sensali di trasporto per terra e per acqua, o spedizionieri*, i quali curano lo sbarco e l'imbarco delle merci, regolano il prezzo di trasporto, adempiono a tutte le formalità doganali per *spedire* le merci medesime.

Oltre a tutti questi pubblici mediatori dalla legge commerciale riconosciuti, altri ve ne sono che s'incaricano di agevolare altre transazioni della vita civile. — Tali sono i mediatori di case, di mutui, di vendite e compre di stabili, di collocamenti ecc. ecc.

Gli *interpreti* sono anch'essi agenti intermediarii molto utili per ispiegare, specialmente nel contenzioso, i contratti espressi in lingue straniere.

Il *Banchiere*, come a suo luogo vedemmo, può considerarsi esso pure come un agente intermedio, in quanto acquista gli effetti dai loro venditori e li ripone in circolazione vendendoli con la propria firma e garanzia ai compratori.

Il *Commissionario* è colui che fa atti di commercio in nome suo proprio od in quello di una ragione sociale, ma per ordine e conto di un committente mediante salario o *provvigione*. — I commissionarii, a seconda degli incarichi che dai loro committenti ricevono, sono o *compratori*, o *venditori*, o *di cambio*, o *di deposito*, o *di trasporto*. I primi sono incaricati di comprare; i secondi, di vendere merci; i terzi, di negoziare cambiali, procurarne l'accettazione o il pagamento ecc; quelli di deposito ritengono le merci appartenenti ad estranei in deposito presso di loro onde poscia trasmetterle a quelle piazze dove siavi convenienza a farne l'offerta; i commissionari da trasporto, infine, s'incaricano di far trasportare mercanzie per ter terra o per acqua, mediante l'opera dei *vetturali*.

Una classe importante di agenti del negozio è quella dei *Commessi*. Varie sono le loro specie. *Institore* è propriamente quel commesso al quale il principale affida l'incarico di rappresentarlo

in uno o più rami del suo commercio. Sonvi poi i commessi incaricati della contabilità, della corrispondenza ecc. *Commesso-viaggiatore* è colui che viene incaricato di recarsi in estere piazze per trattare vendite, compre ed altre transazioni per conto del suo principale.

---

§ 50. E qui diam termine a questa prima parte del nostro Manuale, nella quale abbiamo voluto esporre brevemente ma con precizione e chiarezza i principii fondamentali della commerciale economia, non che le instituzioni dal cui sapiente complesso risulta l'organamento del commercio moderno.

PARTE SECONDA.

GEOGRAFIA COMMERCIALE

A

AALBORG. — Città importante della Danimarca, e capo-luogo del circondario (*Stift*) omonimo, situata a 222 chilom. N. O. di Coppenaga. — 7500 ab. — Giace sulla sponda meridionale del Lymfiord, uno dei vari golfi che frastagliano il continente danese. — L'entrata del porto è difficile; e le navi aventi più di 3 metri di tirante d'acqua sogliono sbarcare una parte del loro carico nella borgata di Hals, che trovasi a 22 chilom. E. di Aalborgo, all'ingresso del Lymfiord. — Ragguardevolissimo è il commercio di questa piazza, annualmente frequentata da 7 ad 8000 bastimenti di varie bandiere. L'esportazione annua delle granaglie calcolasi a 150,000 tonnellate; a 100,000 tonnellate quella degli aringhi. — I pascoli eccellenti della contrada forniscono ottimo bestiame da corna e cavalli assai rinomati. Sonvi manifatture di zucchero, sapone, acquavite ecc. — Tengonsi annualmente in Aalborg 5 fiere delle quali la più importante è quella di Pentecoste.

AARHUS. — Città di Danimarca, capo-luogo dell'omonimo circondario (*Stift*), che è il più orientale della penisola del Jutland — Il suo porto è uno dei migliori di quel reame; se ne esportano granaglie, lane, cavalli, bestiami, pelli, sego, salumi, cera, calce, tele. — Pop. 7000 ab., molto industriosi. — Manifatture di cotone, lana, tabacco, raffinerie di zucchero.

ABBEVILLE. — Città di Francia, capo-luogo di circondario nel dipartimento della Somma. — 19,304 ab. — Sede d'un tribunale, d'una camera di commercio, d'un consiglio di probi-viri. — La ferrovia del Nord, sette strade imperiali, un canale navigabile, che la mettono in comunicazione coi grandi centri e con le arterie principali, le assicurano un attivo commercio. — L'industria vi è pure ragguardevole, segnatamente quella del canape e del lino.

ABERDEEN. — Città di Scozia, capo-luogo della omonima contea, alle foci della Dee, a 57° 9′ lat. N. e 4° 28′ long. O., a 190 chilom. da Edimborgo. — 73,000 ab. — Magnifico porto coll'eccellente dock

Victoria. — Uno stupendo canale l'unisce a Suverary, traversando da levante a ponente tutta la Scozia, dopo avere varcato 17 conche e 5 acquidotti. — Importanti fabbriche di cotone, lana, tappeti, birra, chiodi, spilli e fonderie metalliche vi occupano forti capitali e numerosi braccianti. — Un altro prospero ramo d'industria locale è la costruzione nautica, che vara bastimenti di 1200 tonnellate ed anche di maggior portata. — La pesca della balena alimenta anch'essa l'attività del porto. — Otto stabilimenti bancari ed una florida cassa di risparmio spargono su quella piazza i benefizii del credito, così mirabilmente organizzato in tutta la Scozia.

ABO. — Città capo-luogo dell'omonimo distretto nella provincia russa di Finlandia, edificata all'estremità d'un promontorio, formato dai golfi di Finlandia, e di Botnia, a 460 chilom. da Pietroburgo. — a 19° 57′ long. E. — 60° 27′ lat. N. — 15,000 ab. — Porto assai attivo per la pesca ed il cabotaggio. — Ne escono, in media, ogni anno: circa 1000 tonn. di grano, 100,000 pezzi di pino di ottima qualità, catrame, pelli, ed altre derrate. — Fabbriche di panni, di chincaglierie, di saponi, oggetto di provvide cure del governo.

ACAPULCO. — Città del Messico, sul Pacifico, a 290 chilom. S O. di Messico, — a 102° 6′ long. O., 16° 50′ lat. N. Immenso porto, uno dei più belli del mondo, già attivissimo sotto la dominazione spagnuola; oggi decaduto, ma destinato a riprendere grande importanza quando sia aperta tra i due Oceani, attraverso all'istmo di Tehuantepec, la comunicazione stipulata nel trattato del 1853 fra il Messico e gli Stati-Uniti. — Clima insalubre e pestilenziale — ab. 4000. — Commercio assai attivo con Manilla e con la California.

ACHEEM. — Capitale del piccolo Stato omonimo, sull'estremità N. O. dell'isola di Sumatra, con rada vasta e sicura. — Ab. 8000. — grande commercio — Miniere di metalli preziosi, segnatamente d'oro — Si esportano pure, per le colonie inglesi, pepe, betel, zolfo, canfora, benzoino. — La concorrenza di Malacca, di Penang e di Singapora ha però diminuito la prosperità, straordinaria nel secolo scorso, di Achem.

ACQUISGRANA. — *Aachen* dei Tedeschi ed *Aix-la-Chapelle* dei Francesi. — Città importante del reame di Prussia, nella prov. renana, a 50° 55′ lat N., e 3° 55′ long. E. — Pop. 52,000 ab. — Centro d'una bella rete ferroviaria, che la congiunge a Maëstricht, Colonia, Dusseldorf, Crefeld e ad altre città. — Grande sviluppo industriale, sovratutto pei pannilani, prodotti chimici, colori, cuoia, tintorie ecc. Un ramo particolare ed importantissimo di produzione è la fabbrica degli aghi e spilli. — Presso questa città trovansi le belle officine di Stolberg e di Morenet, uno degli stabilimenti principali degli zinchi della Vieille-Montagne. — Il 20 maggio vi comincia un'annua fiera, che dura 20 giorni.

ADANA. — Capo luogo di uno dei pascialichi più importanti di Siria, a 32° 56′ long. E. 36° 59′ lat. N. sul fiume Seihoun, a 35 chilom. dalla foce nel Mediterraneo. — 20,000 abit. — Si coltiva principalmente nella provincia grano, orzo, sesamo, cotone, lana, seta.

ADELAIDE. — La principale città dell'Australia Meridionale, in fondo al golfo S. Vincenzo, — a 140° 53' 20" long. O., 34° 57' lat. S. La popolazione che nel 1838 non era che di 200 coloni, ragguaglia oggi più di 15,000 abit. — Richissime miniere di rame, di piombo e d'oro nel distretto ed abbondantissima lana formano la ricchezza di Adelaide.

ADEN. — Porto di mare dell'Arabia meridionale, sull'Oceano Indiano, a 42° 39' 45" long. O., 12° 46' 15" lat. N. appartenente all'Inghilterra, fortissima posizione, considerata come la chiave del Mar Rosso. Essa è destinata, se si operi il taglio dell'istmo di Suez, a riprendere quell'alta importanza commerciale, che le tolse la scoperta del passo alle Indie pel Capo di Buona Speranza. — 30,000 abit. — Porto eccellente. — Esportaz. caffè, gomme, incensi, balsami.

AFRICA e Commercio Africano. — L'Africa è una delle 5 parti del mondo, grande penisola triangolare di 7,550 chilom. di lunghezza sopra 7000 di larghezza, unita all'Asia dall'istmo di Suez. — Il Mediterraneo al N., l'Atlantico all'O., il Mar delle Indie, quello d'Oman ed il Mar Rosso all'E., ne lambiscono i lidi. — Dividesi in 5 grandi regioni naturali. 1.° Il Maghreb o Barberia al N. O. — 2.° la regione del Nilo a N. E. — 3.° la Nigrizia al centro. — 4.° L'Africa Australe a S. O. — 5.° L'Africa Orientale a S. E. — Diciotto sono i principali Stati compresi in queste cinque regioni, cioè:

Nella 1.ª — Il Marocco — l'Algeria — Tunisi — Tripoli.
» 2.ª — L'Egitto — la Nubia — l'Abissinia — il Kordofan — il Darfur.
» 3.ª — La Nigrizia centrale — il Senegal — la Guinea — il Congo.
» 4.ª — Il Capo — l'Ottentotia — la Cimbebasia.
» 5.ª — La Cafreria e il Monomotapa.

Diverse potenze d'Europa e d'Asia vi hanno possedimenti, cioè:

1.° La Gran Bretagna: 1.° la colonia del Capo di Buona Speranza. — 2.° vari stabilimenti nella Senegambia, a Sierra Leona, in Guinea, sulla Costa d'Oro e sulla Costa degli Schiavi. — 3.° le isole di Fernando Po, dell'Ascenzione, di Sant'Elena e di Tristano d'Acunha nell'Atlantico. — 4.° Le isole Seichelles, le Amiranti, quella di Maurizio, e vari punti sulla costa di Madagascar nel Mar delle Indie.

2.° La Francia: 1.° L'Algeria. — 2.° Vari Stabilimenti nel Senegal. — 3.° L'isola di Borbone, quelle di S. Maria, di Mayotte, Nossibè ed alcuni punti di Madagascar.

3.° L'Olanda: Alcuni piccoli porti sulla costa di Guinea, e la città d'Elmina.

4.° Il Portogallo: 1.° Madera. — 2.° Le Isole del Capo-Verde — 3.° Le isole di San Tomas e Principe. — 4.° il gov. d'Angola. — 5.° il governo di Mozambico.

5.° La Danimarca: Alcuni piccoli porti sulla costa di Guinea.

6.° L'Iman di Mascate: le isole di Guiloa, Zanzibar, Socotora e Pemba.

7.° La Società anglo-americana di colonizzazione fondò all'E. del Capo Mesurado in Guinea le piccole città di Liberia e di Caldmell.

L'Africa ha tre principali *stretti*: quello di Gibilterra a N. O.; — quello di Bab-el-Mandeb a N.'E. — il canale di Mozambico ad E. — I precipui suoi *capi* sono: il capo Bon, al N. dello stato di Tunisi; — capi Bojador e Bianco, all'O. del deserto di Sahara; — quelli delle Palme e delle tre-Punte, nella Guinea; — di Buona speranza e degli Aghi, al S di Guardafui, sulla costa di Ajan. — Le sue grandi *catene di montagne* sono: l'Atlante al S. della Barberia; — il Kong, tra la Guinea e la Nigrizia; — i monti Alkumr o della Luna in Abissinia. — I fiumi principali sono: il Nilo, il Senegal, la Gambia, il Niger o Djoliba, il Zaira, il Coenza, il Zanbeze, la Thadda. — Il grande lago Tchad giace quasi nel mezzo dell'Africa.

È, a prima giunta da meravigliare che l'Africa, la quale abbraccia il terzo circa dell'antico Continente, l'Africa la quale è la parte del globo più vicina all'Europa, e che rimpetto alla Grecia, all'Italia, alla Francia, alla Spagna, protende sul Mediterraneo quasi quattromila chilometri di costa, sia, ciononostante, rimasta fino a questi ultimi anni la terra meno esattamente conosciuta del nostro pianeta, e quella delle cinque parti del mondo che, in proporzione delle sue potenziali ricchezze, meno concorra al commercio generale ed al benessere del genere umano.

Del quale fenomeno non è però difficile lo assegnare le cagioni: in primo luogo la forma compatta di quel continente, che fu paragonato ad un triangolo o ad un cuore, intorno al quale il mare spiega un confine ovunque ritondato, senza che le uniformi sue sponde presentino alcuna di quelle profonde frastagliature di cui son ricinte l'Europa e l'Asia. Inoltre l'Africa in proporzione della vasta sua mole, possiede pochi sistemi d'acque correnti, ed il volume loro è meno abbondante che nelle altre parti del globo, talchè difficile, interrotta e pericolosa è l'interna navigazione. Vasti deserti di sabbia, privi d'acqua potabile. dove un fil d'erba non cresce, e nei quali il viaggiatore è sotto la costante minaccia di morire di sete e di fame, o divorato da belve feroci, od involto nei turbini che solleva un vento impetuoso, formano il massimo ostacolo opposto alle regolari comunicazioni. Infine, la selvaggia inospitalità di molte tribù rende pericolose e talvolta impossibili le amichevoli relazioni anco in quei luoghi, dove la natura, meno inclemente, le avrebbe permesse.

E nondimeno, sia che guardiamo ai prodotti che si traggono dall'Africano suolo, sia che consideriamo la sua geografica posizione relativamente alle altre parti del globo, l'Africa ha somma importanza commerciale e politica. L'oro, l'avorio, la cera, le cuoia, le gomme, gli incensi, i legni tintorii, ed altre preziosissime merci in gran copia vi si trovano. Frapposta poi all'Europa ed all'Asia meridionale, offre sulle sue coste, bagnate dal Mediterraneo, dall'Atlantico e dall'Oceano Indiano, i punti di scalo più acconci al navigante che tragitta dalla più civile alla più vasta e più ricca parte del mondo. Dall'anno 1497, epoca della scoperta del passo alle Indie pel Capo di Buona Speranza, la circumnavigazione dell'Africa permise alle più occidentali nazioni di Europa

di togliere all'Italia il primato dell'asiatico commercio; e si è ancora un'altra volta l'Africa che troviamo impegnata direttamente in quella grande questione del taglio dell'Istmo di Suez, la cui soluzione è destinata a ridonare parte dell'antico splendore ai nostri paesi.

La prima conseguenza di una vasta rete di stabilimenti commerciali su quelle sponde ed in quelle interne regioni, che una serie di benemeriti viaggiatori da Mungo-Park e da Clapperton, fino a Livingstone e a Barth hanno con tanto coraggio e con tanta perseveranza esplorate, sarebbe l'abolizione di quella secolare iniquità che chiamasi la Tratta dei Negri ed il commercio degli schiavi. Ma bisognerebbe sostituirvi un altro traffico che tornasse ai principi ed alle tribù indigene così vantaggioso come quello dell'umana carne; e facciam voti perchè il commercio e la filantropia, in ciò mirabilmente concordi, non si stanchino di battere questa via.

Per mezzo del Niger, accessibile alle navi europee fino alle rupi di Bussa, e (una volta varcata questa barriera) fino in prossimità della Senegambia, si potrebbe abbracciare tutta l'Africa occidentale. Per mezzo della Tchadda, navigabile tutto l'anno fino alle frontiere comuni del Bornù e dell'Adamarva e comunicante, nella stagione delle piogge, con le correnti del Loggun e del Baghirmi, si possono aprire comunicazioni facili con tutte le popolazioni stanziate tra il Niger ed il Tchad, e tra questo lago ed il Nilo. Attraverso a questa duplice strada, l'influenza della nostra civiltà e le imprese del nostro commercio possono penetrare nelle più rimote parti del continente africano, e porre in contatto con le nostre arti e coi nostri lumi cento milioni di Africani. Là nuovi, immensi mercati dischiusi ai nostri prodotti; là, una vergine terra coi tesori della sua misteriosa ed inesauribile fecondità; là, un campo sterminato alle indagazioni delle scienze nostre; là, cento nazioni, oggi ancora sepolte nel letargo d'una brutale e selvaggia schiavitù, chiamate ai benefizi dell'incivilimento: ecco la vasta e ricca miniera offerta allo spirito, all'intraprendenza, al genio della stirpe europea.

AGRA. — Città dell'India inglese, nella presidenza di Calcutta, a 27° 11′ lat. N., e 75° 31′ long E., ed a 1500 chil. da Calcutta, sulla destra sponda della Djumna. — Pop. 70,000 ab. — Centro di un attivo commercio di scialli, camelli, cavalli, sal gemma, frutti e droghe di Persia, cotoni e merci europee importate dall'India Le principali esportazioni sono seta, indaco, zucchero.

AGRAM. — Città dell'imp. d'Austria. Cap. della Croazia, a 45° 49′ 2″ lat. N., 13° 44′ 26″ long. E., ed a 240 chil. S. di Vienna. — Pop. 20,000 ab. — Notabile traffico di grani, stracci, tabacco.

AIX. — Parecchie città d'Europa portano questo nome. La più importante, se ne togliamo Aix-la Chapelle o ACQUISGRANA (V.), è Aix di Provenza, nel dipart. del Rodano a 30 chil. N. di Marsiglia. — Pop. 24,000 ab. — I prodotti locali che alimentano il suo commercio sono gli olii, le mandorle, i grani, le lane, i bestiami. Essa è inoltre, pei dipartimenti circostanti, l'emporio da cui traggono il sale della salina di Berre.

AJACCIO. — Città e porto della occid. costa di Corsica, a 41° 55′ 1″ lat. N., e 6° 24′ 18″ long. E. — Pop. circa 13,000 ab. — Il movimento del porto è di circa 20,000 tonnellate. Esportaz. legname, pelli, olii d'olivo, cera, grani, castagne, corallo, pesci. Commercio sovratutto coll'Italia.

AKAROA. — Gran porto nel Nuovo-Munster, vasta isola meridionale della Nuova Zelanda, a 43° 53′ lat. S. e 170° 47′ long. E. — Punto di scalo dei balenieri. — Grande esportazione dei prodotti locali, e specialmente del *formium tenax*, specie di canape destinato a notevole importanza fra le materie tessili.

AKYAB. — Importante città di commercio dell'India inglese, nella baia del Bengala, non lungi da Calcutta, sulla costa orientale dell'isola omonima, a 20° 8′ lat. N. e 90° 30′ long. E. — Porto eccellente, vasto e profondo. — Grande esportazione di risi (da 80 a 100,000 tonn all'anno) per l'Europa, e le colonie inglesi. Per profittare dei monsoni, i bastimenti che vogliono caricare riso per l'Europa non devono arrivare prima del cominciar di gennaio, nè passato l'aprile.

ALBANY. — Capitale dello Stato di Nuova-York, sulla riva occid. dell'Hudson, a 233 chil. N. di Nuova-York. — L'accennato fiume ed i grandi canali Erie e Champlain, non che la rete ferroviaria che la congiunge alle principali città dell'Unione, sono le cause della sua prosperità. — La popolazione di Albany, che nel 1800 non era che di 4000 ab., ne ragguagliava 60,000 nel 1854. — Il valore delle merci arrivate per acqua nel 1852 fu di 145 $^1/_2$ milioni di fr. — Sei banche di circolazione, una *Società d'amici degli emigranti*, ed altri stabilimenti attestano il progresso economico e sociale di quella città.

ALBREDA. — Fattoria che la Francia possedeva e che nel 1856 cedette all'Inghilterra, sulla costa occid. dell'Africa, nel bacino della Gambia.

ALENÇON. — Città di Francia, c.-l.-del dip. dell'Orne, a 48° 25′ 49″ lat. N., 2° 14′ 52″ long. O., Pop. 17,000 ab. — Centro importante dell'industria dei pizzi.

ALEPPO. — Cap. della Siria, sotto il 36° 11′ 25″ lat. N., e 34° 50′ long. E., a 100 chil. circa dall'Eufrate e dal Mediterraneo. — Pop. 80,000 ab. — Emporio d'un vasto commercio coll'Armenia, la Mesopotamia ed il Kurdistan, molto decaduto però dopo la scoperta del passo all'Indie pel Capo di Buona Speranza (1497). — I porti di Alessandretta (a 140 chil. da Aleppo) e di Latachia (a 160 chil.), servono al traffico estero di quella città. I principali articoli ch'essa ne riceve sono: tessuti di cotone, di lana e di seta; cotone filato; cocciniglia; grani e farine; indaco; caffè; zucchero; spezie; droghe; chincaglierie; stoviglie. In iscambio essa esporta noci di galla, pistacchi, lana, seta, tabacco, spugne, cera, cotone. — Le sue precipue relazioni sono con l'Inghilterra, la Francia, l'Italia, gli Stati Uniti e la Turchia.

ALESSANDRETTA. (*Iscanderoun*) — Città e porto di Siria, a 36° 35′ lat. N. e 33° 55′ long. O. — Serve di porto ad ALEPPO (V).

ALESSANDRIA. (*Iscanderich*). — Gran porto dell'Egitto, sul Mediterraneo, a 31° 13′ 15″ lat. N. e 27° 35′ 30″ long. E., ad 80 chilom. dalla foce canopica del Nilo, col quale comunica mercè del canale Mahmoudieh. — Ebbe una immensa importanza commerciale nel Medio Evo; oggi ancora è il massimo emporio del traffico egiziano; ed è, finalmente destinata a riprendere l'antico splendore mercè del bosforo di Suez. — Attualmente, le più attive relazioni di quel porto sono coll'Inghilterra, con Trieste, coll'Italia e con la Francia. Ecco lo stato delle importazioni, esportazioni e navigazione di Alessandria durante l'anno 1859 (*valore in* 1,000 *piastre*).

PROVENIENZA E DESTINAZIONE.	Importaz.e	Esportaz.e
America	—	1,806
Belgio	1,597	308
Barbaria	11,988	2,232
Francia	19,422	35,230
Grecia	3,734	2,784
Gran-Bretagna	108,245	146,968
Isole Jonie	226	904
Napoli	184	1,933
Paesi-Bassi	1,656	—
Austria	17,113	26,176
Sardegna	—	650
Toscana	11,391	10,371
Turchia	37,508	27,050
Siria	27,811	7,462
Totale	240,875	263,874

NAVIGAZIONE.

NAVI A VELE.	Entrate.	Uscite.
Cariche	1,119	1,354
In Zavorra	527	249
NAVI A VAPORE.		
Egiziane	27	26
Americane	—	1
Danesi	1	1
Francesi	73	73
Inglesi	195	192
Neerlandesi	1	1
Austriache	55	55
Ottomane	36	36
Russe	5	4
Tunisine	1	1
Totale	2,040	1,993

ALESSANDRIA. — Città italiana, sulla destra del Tanaro, a 65 chil S. E. di Torino — 43,000 ab. — Importante come fortezza militare, e come centro delle ferrovie che da Genova mettono all'Alta-Italia. — Fabbriche di tela, di seta, di panni e di candele. — Fiere annue della fine d'Aprile e del 1.° d'Ottobre.

ALGERI ED ALGERIA. — Colonia francese sulla costa settentrionale d'Africa, a 400 chil. da Gibilterra, a 200 dalla Spagna, a 750 da Marsiglia, a 710 dalla costa Italica, compresa tra il 30° ed il 37° lat. N., e tra il 4° long. O. ed il 6° long E., con una superficie di 50 milioni di ettari (quasi l'equivalente della Francia) e con mille chilometri di costa sul Mediterraneo. — Nonostante siffatta vastità, la bontà del clima, l'eccellente situazione geografica, l'abbondanza delle produzioni, l'Algeria non fece quei progressi economici e sociali che scorgiamo compiersi dalle colonie delle altre grandi potenze e specialmente da quelle dell'Inghilterra. — La popolazione europea era di 163,959 ab. nel 1855., di 169,186 nel 1856, di 188,872 nel 1857, aumento costante ma lentissimo. Non è qui il luogo di passare in rassegna le cause varie che producono questo fenomeno, nè di esaminare quanto vi contribuisca l'indole, in generale poco colonizzatrice, della popolazione francese, e quanto il regime troppo esclusivamente militare e centralizzatore che vi ha presieduto fino a questi ultimi tempi, regime nel quale però il presente governo francese ha introdotto notabili riforme.

Il commercio dell'Algeria con la metropoli e con gli Stati esteri fu nel 1857 come segue:

	Importaz.e	Esportaz.e	Totale
Francia	125,010,000. fr.	34,162,000. fr.	159,172,000 fr.
Stati esteri . .	27,676,000. »	8,085,000. »	35,761,000 »
Totali	152 686,000. fr.	42,247,000. fr.	194,933,000. fr.

Questi valori furono trasportati sopra 4267 bastimenti (di cui 1460 francesi, e 2,807 esteri), di 557,000 tonnellate (di cui 324,000 francesi, e 233,000 estere).

I paesi coi quali l'Algeria fa il suo maggior commercio sono: la Francia, pei $^4/_5$ circa del traffico totale, l'Inghilterra, la Spagna, l'Italia, gli Stati Barbareschi, la Svezia e la Norvegia. L'Italia carica grano e corallo in iscambio dei tabacchi, formaggi, canape, stoviglie, grascie, carbone, materiali e farine.

Su tutti i mercati dell'Algeria, le transazioni degli Europei tra di loro e con gli indigeni si fanno in pesi, misure e monete del sistema metrico, con le sole eccezioni seguenti: a Costantina, usasi ancora per i grani il *saa*, misura di 160 litri; nelle campagne, la misura agraria è la *zuidja* o *sekkha*, equivalente alla giornata d'aratura di un bue; il *douro* spagnuolo (o piastra da L. 5. 40) ed il *bondjou* arabo (da L. 1. 80) sono le sole monete che circolino accanto a quella del franco.

ALGESIRAS. — Piccola città marittima, in fondo alla vasta rada omonima, in Ispagna, provincia di Cadice, a 36° 8′ lat. N., e 7° 46′ 27″ long. O., ad 8 chilom. O. circa da Gibilterra. — Pop. 5,000 ab. — Buon porto, ma poco frequentato, da cui sono due partenze settimanali di piroscafi per Ceuta, c. l. dei *presidios* spagnuoli sulla opposta sponda del Marocco.

ALICANTE. — Uno dei porti più cospicui della Spagna provincia di Valenza, a 38° 30′ lat. N., e 2° 48′ long. O. — Pop. 20,000 ab. — Importazioni: carbon fossile, legnami, droghe, ferri e chincaglie, cotone in lana e tessuto, pesce salato, coloniali, per un valore di 24,824,000 franchi (nel 1856); ed esporta sale, soda, uva secche, fichi, datteri, lana, seta e sopratutto vini, per un valore di 10,163,000 fr. — Nel movimento della navigazione si è la bandiera inglese che domina. — L'entrata e l'uscita di bastimenti, nel 1856, fu di 927 navi, portanti 103,754 tonnellate, non compresavi la navigazione a vapore, che fu di 98,209 tonnellate.

ALMADEN. — Borgo di Spagna, nella Sierra Morena, importante assai per le sue celebri miniere di cinabro e di mercurio, che presero un immenso sviluppo dopo la scoperta d'America per la lavorazione dell'argento. Il ritrovamento delle miniere mercuriali della California e di altre località ha suscitato una notabile concorrenza a quelle di Almaden, le quali producono da 21 a 22 mila quintali di mercurio all'anno.

ALMERIA. — Città e porto di Spagna, a 410 chilom. S. E. di Madrid, 110 S. E. di Granata, sul Mediterraneo in fondo a vasta baia. — Fa un attivo traffico dei piombi, della soda e del salnitro di Andalusia, dei vini e delle sete.

ALTEMBURGO. — Capitale d'un principato nel ducato di Sassonia-Gotha, a 50° 59′ lat. N., e 10° 6 long. E. — Pop. 16,000 ab. — La fertilità e la ricchezza territoriale della circostante provincia le procura un attivo traffico di derrate. Possiede ancora assai prosperi lanifici e cotonifici, concerie, fabbriche di tabacco, ceralacca e stoviglie.

ALTONA. — Città di Danimarca, sulla destra riva dell'Elba, ad 1 chilom. da Amburgo. — Pop. 30,000 ab. — Porto franco. — È uno dei grandi emporii commerciali del Nord d'Europa, e può essere considerata come una succursale di AMBURGO (*V.*). di cui ha gli usi e le consuetudini mercantili.

AMAPALA. — Buon porto, dello Stato di Honduras, sul Pacifico, nella baia di Fonseca, a 13° 17′ lat. N., e 89° 54′ 15″ long. O., sulla costa N. E. dell'isola del Tigre, in faccia a quella di Sacate-Grande. — Eccellente ancoraggio; ottimi legnami da costruzione. — Porto franco.

AMBOINA. — Una delle Moluche, nella Malesia Olandese, a 3° 41′ 41″ lat. S., e tra 126° e 127° long. E. — Pop. 60,000 ab. — Clima caldo e sano. — Suolo fertilissimo. — Le spezierie e segnatamente i garofani vi sono tanto abbondanti, che, durante il periodo del massimo sistema ristrettivo, gli Olandesi ne distrugevano una grande quantità, onde mantenerne elevato il prezzo. — Oggidì ancora essi ne limitano la pro-

duzione e le cifre di spedizione per ogni parte del mondo. — Calcolasi che il prodotto del solo garofano dia annualmente più di 20 milioni di franchi. — L'isola produce inoltre caffè, indaco, sagù, solfo, minerali utili, buffali, cavalli, capre e maiali.

AMBURGO. — Città Anseatica di Germania, sulla destra riva dell'Elba, a 90 chilom. dalla sua foce, a 53° 33' lat. N., e 7° 37' 59" long. E. — Pop. dello Stato 229,941 ab. fra i quali 134,022 nella città stessa. — Amburgo è la più considerevole città commerciale del continente di Europa, e quella dove i grandi affari siano meglio intesi e più felicemente praticati.

Nei dieci anni antecedenti al 1860, l'importanza della marineria mercantile di Amburgo si è raddoppiata, e se risaliamo al 1842, l'aumento è di 266 p. %.

Sono entrati nel 1860 nel porto, provenienti dal mare:

439 bastimenti, del tonnellaggio di 96,492 lasti, venienti dai porti transatlantici, con importazioni del valore di marchi banco . . . . 58,312,890.

4,590 bastimenti, del tonnellaggio di 534,277 lasti, provenienti da altri paesi, con importazioni del valore di marchi banco . . . . 200,993,430.

Totale 5,029 bastimenti, portanti 630,769 lasti, per mar. b. 259,306,320.

Reciprocamente, uscirono dal porto, nel 1860, 5,045 navi, del complessivo tonnellaggio di 635,230 lasti, dei quali sotto bandiera Amburghese:

N.° 250 per 61,288 lasti verso i paesi transatlantici.
» 547 per 92,121 » » altri paesi.

Sotto bandiere diverse sono partite cariche verso i paesi transatlantici 481 navi d'un tonnellaggio di 94,455 lasti.

L'importazione totale nel 1860 fu di 610 milioni di marchi banco ossia circa 1,160,000,000 di franchi; sopra i quali gli oggetti manufatti figurano per circa 331,000,000 di franchi.

L'ammontare delle assicurazioni marittime contrattate in Amburgo nel 1850 elevavasi a 313 milioni di marchi banco; nel 1860 a 617 milioni.

Amburgo è centro di un grande passaggio d'emigrati. Nel 1859 questi furono 13,242; nel 1860, 16,215, dei quali, 12,199 diretti agli Stati-Uniti, 869 al Brasile, ecc. I paesi che hanno fornito il più forte contingente, sono la Prussia 5,684, la Danimarca 1,654, il Mecklemburgo 1,462.

Nessun incaglio viene apportato in Amburgo alle transazioni commerciali. Non vi si conoscono quelle visite vessatorie, quei bolli, quelle zone doganali, quelle noiose precauzioni che la dogana degli altri paesi fa sopportare al traffico, ed alle quali applicansi le giudiziose parole dell'economista Droz: *Certe contribuzioni si pagano non solamente in denaro, ma in perditempi ed in vessazioni*. La percezione dei diritti doganali (che, come vedremo più sotto, sono mitissimi, e che ora appunto trattasi di abolire

interamente), non dà luogo ordinariamente a visita alcuna. « In mezzo alla città, dice il sig. Hartwig Herz, eccellente pubblicista amburghese, trovasi un capo d'ufficio doganale; quando voi avete merci da importare o da esportare, mandate a questo ufficio la vostra dichiarazione e pagate i dazi. Allora le vostre merci partono od entrano, senz'altri incumbenti. » — Se le transazioni mercantili hanno, mercè di questo saggio regime di libertà, acquistato un inaudito svolgimento, lo stesso non può dirsi del lavoro industriale, che langue tuttora sotto il giogo delle corporazioni. — La Borsa è giornalmente frequentata da circa 5,000 negozianti. Gli affari vi si fanno, in generale, a fidi assai lunghi, d'ordinario a sei mesi, talora persino a diciotto mesi. Il mercato del Nord appartiene in gran parte alla città di Amburgo, a cagione del lungo credito che le case scandinave vi ottengono. — Una instituzione che prova quanto sia illuminato il commercio di Amburgo, si è l'eccellente biblioteca annessa alla Borsa, ricchissima di opere d'economia, di statistica, di navigazione, ecc, e dove i commercianti vanno a studiare le questioni che li interessano.

PESI E MISURE. — *Misure di lunghezza.* — il fuss (piede) = 3 palmi = 12 zoll = 96 linien = 0,28657 metro. — L'auna ordinaria (kurze elle) per le seterie, le tele e i tessuti di cotone uniti = 2 piedi = 0,57314 metro. — L'auna di Brabante (Brabanter elle) pei cotoni stampati e i tessuti di lana = 0,68777 metro. — La ruthe (pertica) di terra forte (marsh ruthe) = 4,01198 metri. — La ruthe di terra leggera (geest ruthe) = 16 piedi = 4,58512 metri. — Il klafter (tesa) = 6 piedi = 1,71942 metro. — 1 webe di tela = 72 aune curte = 144 piedi = 41,26608 metri. — Meile (miglio) = 7532,53 metri.

Misure di superficie. — Il quadrat fuss = 0,082123 metro quadrato.— L'havelboden = 5,600 piedi quadr. = 4,6 are. — Il morgen marschland = 96,577 are. — Il scheffelgestland = 42,047 are. — Il quadrat meile = 5673,9 ettari.

Misure di capacità per materie secche. — Il cubic fuss = 0,023534 m. cub. — Il pott di terra = 24,1 m. cub. — Il faden di legno = 2,1 stero. — La tonnellata di carbon fossile = 223,87 litri. — La tonn. di sale, di calce ecc. = 164,8 litri. — Il fass pei grani = 54,961 litri. — Il last di 30 sacchi da 2 fass, pel frumento, la segale i piselli e fagiuoli, e di 20 sacchi da 3 fass, per l'avena, l'orzo ed il malto = 32,98 ettolitri.

Pei liquidi. — Lo stübchen = 3,62274 litri. — La kanne = 1,8114 litro. — Il quartien = 0,9057 litro. — L'oessel = 0,452285 litro. — l'ohm = 144,91 litri. — L'eimer = 28,982 litri. — Il viertel = 7,2455 Litri. — L'oxhoft = 217,36 litri. — Il fasz d'acquavite = 869,44 litri. — La tonn. di birra = 173,891 litri. — La tonn. d'olio di balena = 115,9276 litri. — Il quartcel dello stess'olio = 231,8553 litri. — Il fasz d'olio di balena purificato = 144,909 litri.

Pesi. — Il centner di 100 libbre = 50 kilogr. — La libbra di 10 neuloth = 500 gram. — Il neuloth di 10 quentin = 50 gram. — Il

quentin = 5 gram. — L'unità di peso di farmacia è l'oncia di 30 grammi: l'oncia ha 8 gram., la dracma di 3 scrupoli, e lo scrupolo di 20 grani. La dracma = 7,5 mezzi-grammi. — Lo scrupolo = 2,5 id. — Il grano = 0,125 id. — Per le pietre preziose e le perle fine, si usa il carato olandese, pesante 0,411 mezzo-gramma.

Monete. — *Monete di conto.* — Contasi in *marchi-banco* da 16 scellini da 12 denari. — Il marco = 1 L. 8813 — Lo scelino = 0 L. 1175. — Il denaro = 0 L. 0098.

Monete effettive. — *In oro*: Doppio ducato *ad legem imperii*, al titolo di $^{986}/_{1000}$ = L. 23. 70. — Ducato id. = L. 11. 85. — Ducato della città al titolo di $^{979}/_{1000}$ = L. 11. 61. — *In argento*: Doppio marco da 32 scellini, al titolo di $^{750}/_{1000}$ = L. 3. 04 — Marco corrente di 16 scellini, id. = L. 1. 52. — Pezza da 8 scellini a $^{625}/_{1000}$ = L. 0. 75. — Da 4 scell. a $^{562}/_{1000}$ = L. 0. 35. — *In rame:* pezze da 1 e 2 scellini e da 3 e 6 denari.

Oltre alle summentovate monete, il tallero di Prussia circola come moneta legale in ragione di 40 scellini o 2 marchi $^1/_2$ correnti. Circolano abusivamente in Amburgo molte altre monete estere.

CAMBI.

	Certo.			Incerto.	
Parigi.	100	marchi banco .	=	193 $^1/_2$	franchi.
Pietroburgo	1	rublo arg. . . .	=	32 $^1/_2$	scellini
Madrid	1	piastra forte . .	=	41 $^1/_2$	id
Cadice.	1	id. . .	=	42 —	id
Lisbona.	1000	reis	=	54 $^1/_8$	id.
Genova	100	marchi	=	198 —	Ln.
Amsterdam	40	id.	=	35. 75	fior. d'Olanda.
Anversa	100	id.	=	192 $^1/_2$	franchi.
Francoforte sul Meno. .	100	id.	=	88 $^3/_4$	fiorini.
Augusta	100	id.	=	88 $^7/_8$	id.
Vienna	100	id.	=	78 $^1/_2$	id.
Trieste	100	id.	=	77 $^3/_4$	id.
Berlino	300	id.	=	152 $^3/_4$	talleri.
Lipsia.	300	id	=	153 $^1/_8$	id.
Brema.	300	id.	=	142 —	tal. luigi d'oro.

Dogane. — V'ha una tassa unica di $^1/_2$ p. $^0/_0$ sul valore delle merci che arrivano, valore determinato giusta il prezzo di borsa del giorno della dichiarazione in dogana. — Molti articoli sono affatto esenti, come lane d'ogni specie, cotone in lana, lino, filati di lino, canape e cotone, filati di lana e misti, tele, stracci, vecchi cordami, granaglie, patate, grane di colza; rame, ottone e zinco greggi; nikel, cobalto, bronzo, numerario e medaglie; vecchio platino, oro ed argento, destinati a rifusione; pietre preziose, libri, carta di musica, carte geografiche;

concimi; carbon fossile, torba; calce ecc. Ed inoltre tutte le merci del valore di meno di 40 lire. Sono pure esenti le merci che passano in transito. Per godere di questa franchigia, fa d'uopo dichiarare il transito appena le merci arrivano. Le merci non soggette a diritto sono escluse dal transito. Sono accordati tre mesi per riesportare le merci di transito: una prolungazione di tre mesi può venire accordata mediante pagamento di $^{1}/_{8}$ p. % *ad valorem;* e così pure, alla stessa condizione, può ottenersi una seconda eguale prolungazione. Trascorsi nove mesi, il dichiarante deve pagare il diritto doganale con una sovratassa di $^{1}/_{10}$. — Il privilegio di dichiarare in transito non ispetta che ai *grandi-borghesi* (a quelli, cioè, che pagano 758 marchi ed 8 scellini correnti, pari a L. 1,138, per avere il diritto di borghesia), essendone privi i *piccoli-borghesi*, che non pagano per questo diritto che 86 marchi 8 scellini (138 lire).

Diritti di navigazione. — Moderati anch'essi, cioè di 8 scellini (75 cent.) per ogni last di commercio di 6,000 libbre (2 tonn. $^{1}/_{2}$). — Inoltre non pagano che metà di questo diritto: 1.° le navi cariche di ossa, cemento, legno, cicoria, ed altri articoli indicati dalla tariffa; 2.° quelle che non portano che 20 last (56 tonn) o meno; 3.° quelle che arrivano in zavorra; 4.° le imbarcazioni, che venute per via fluviale, ripartono per mare; 5.° i bastimenti che, carichi di carbon fossile o di coke, hanno a bordo altre merci d'un valore inferiore a 300 marchi banco, purchè ripartano in zavorra; 6.° i bastimenti carichi di carbone o coke, e ripartenti con carico. Sono esenti da ogni diritto: 1.° le navi che trafficano per via fluviale; 2.° quelle cariche di carbone o coke e ripartenti in zavorra; 3.° quelle che, fabbricate in paese, fanno il primo loro viaggio; 4.° i balenieri armati in Amburgo; 5.° i bastimenti approdati per raddobbarsi, senza fare operazioni; 6.° quelli che, pagati i diritti, tornano per cercare nel porto un rifugio contro i ghiacci od altre avarie; 7.° i battelli pescherecci; 8.° gli yackts di diporto.

Quarantena. — Si subisce a Cuxhaven, sulla sinistra dell'Elba.

Usi e tare principali. — Il compratore, verificata e pesata immediatamente la merce, deve dichiarare nelle 24 ore se la ritira o no: è presunta accettata se la pesatura si fece in sua presenza. — Le contestazioni sono giudicate da due sensali, ed, in caso di dissenso, la camera di commercio vi aggiunge un terzo arbitro. — Il peso dei grani si determina colla bilancia normale stabilita nella camera di commercio. — Il peso di Olanda serve di base. — Ogniqualvolta nella vendita di granaglie si è fissata la quantità, questa dev'essere data integralmente; se il venditore si è servito dell'espressione *circa*, vi ha una tolleranza in più od in meno del 3 p. %. — Per gli zuccheri la tara calcolasi come segue: zucchero greggio Brasile ed Antille 14 %; Brasile bianco in casse, 16 %; id. bruno in casse, 18 %; Avana e Cuba bianco in casse, 65 libbre; id. giallo e bruno in casse, 70 libbre; Brasile in sacchi 4 p. %; Giava in cesti, 12 p. %; Manilla, China ed Indie, in sacchi 5 p % — Pei tabacchi in foglie ed in botti, tara

netta; Avana, Cuba, S. Domingo, Colombia, sopra una media stabilita su 5 a 10 colli; Varina, 12 libbre per cesta; Brasile 16 libbre per rotolo grande, 8 libbre per piccolo; Portorico in tele, 2 p. %; Nord-America in botti, 16 p. %; id. in casse 20 p. %; Canda in ceste fino a 600. lib., 30 libbre; ecc. — Pel tè, tara netta; e per conoscere la tara, si prendono sopra una quantità di 100 casse o meno, 3 casse; da 101 a 200, 4 casse; al di là di 200 casse, 5 casse al massimo: le casse, scelte da un pesatore legale, sono da lui vuotate e pesate. Si aggiunge alla media per ogni cassa di 45 libbre ed oltre, una libbra; da 20 a 45 libbre, 1/2 libbra; al di sotto di 20 libbre 1/4 di libbra; ed il risultato dà la tara per tutta la quantità. — Pei cotoni in balle, ballotti e sacchi, la tara è di 4 p. %, cui si aggiunge 1 p. % per la corda, se questa è considerevole.

AMERICA. — Dopo l'Asia, è l'America la più grande delle cinque parti del mondo, scoperta da Cristoforo Colombo nell'anno 1492, ha per confini all'E. l'Atlantico, all'O. il Pacifico, al N. l'Oceano Glaciale Artico, e stendesi dal 36° al 170° di long. O., e dal 54° lat. S. al 71° lat. N. — È naturalmente divisa in due grandi regioni: 1.ª l'America settentrionale (avente 6700 chil. di lungh. sopra 5200 di larg.), e 2.ª l'America meridionale (5200 sopra 4000), insieme riunite dall'istmo di Panama. — Se questo fosse (come venne più volte proposto) tagliato, la navigazione ed il commercio tra l'America Occidentale e l'Europa, non che tra questa e le altre contrade bagnate dal Pacifico, invece di dover passare con lungo e pericoloso tragitto il Capo Horn, potrebbero assai più direttamente ed economicamente effettuarsi. La totale superficie delle due Americhe e delle isole, è di circa 3,800,000 chilom. quadr. — L'America settentrionale dividesi in sei parti

1.ª America russa, la cui precipua importanza commerciale deriva dalle pelliccerie, che vi si trafficano in notabile quantità;

2.ª L'America inglese che dopo il 1783 (epoca in cui se ne separarono gli Stati-Uniti) comprende la Nuova-Bretagna e le terre-artiche. Il Canadà propriamente detto ha fatto nel nostro secolo i più grandi progressi economici e commerciali;

3.ª L'America danese, che abbraccia (oltre all'Islanda ed a G. Mayen) varie terre-artiche e groenlandesi, ove la Danimarca ha fattorie per la pesca e pel commercio;

4.ª Gli Stati-Uniti, oggi miseramente divisi da una funesta guerra civile, cagionata dalla grande questione sociale ed economica della schiavitù;

5.ª Il Messico, stato gia un grande impero prima della conquista europea, poscia una delle più preziose gemme della corona di Spagna, ed oggi condannato a subire le disastrose conseguenze che il dominio spagnuolo ha lasciate dovunque si è esteso;

6.ª Il Guatemala.

Le isole Antille, uno dei più grandi e ricchi gruppi del mondo, sono divise tra le principali potenze d'Europa.

L'America meridionale è divisa in un gran numero di Stati, sottrattisi alla dominazione spagnuola od alla portoghese, fra i quali citeremo i seguenti: Equatore, Venezuela, Nuova-Granata, Perù, Bolivia, Chilì, Rio-della-Plata, Paraguay, Uruguay, Brasile, Patagonia, Araucania. La natura dotò la maggior parte di questi paesi degli elementi di una grande prosperità. Vi abbondano i metalli preziosi, lo stagno, il mercurio, il piombo, il rame, il ferro, i diamanti, le pietre preziose. Il suolo è quasi dovunque di un' immensa fertilità, svariatissime sono le produzioni del regno vegetale e dell'animale. I grandi fiumi faciliterebbero ad un popolo civile le comunicazioni ed i commerci: sventuratamente le tradizioni spagnuole, l'ignoranza, la superstizione, l'ignavia di una gran parte degli abitanti oppongono un insuperabile ostacolo ai progressi economici e sociali. I possidimenti che l'Inghilterra, la Francia, l'Olanda ed altre potenze europee hanno nella meridionale America non sono sufficienti a neutralizzare la pessima influenza di queste infelici condizioni. Solo la lenta azione della colonizzazione europea e sovratutto della forte razza anglo-sassone potrà riuscire a fecondare tutti gli elementi di naturale floridezza che quella bella regione possiede.

AMIENS. — C. l. del dip. della Somma in Francia, lat. 40° 53′ 43″, long. E. 0° 2′ 4″, pop. 57,000 ab. — La prossimità del canale della Somma, delle ferrovie del Nord e di Boulogne, ed ottime strade comuni assicurano a questa città i vantaggi di un attivo commercio interno. — Amiens è inoltre uno dei più importanti centri francesi dell'industria moltiforme delle materie tessili, del cotone, della lana, del lino e del canape.

AMSTERDAM. — Capitale della Olanda, e dopo Rotterdam, il principale centro commerciale di quell' industre nazione, a 52° 25′ lat. N., e 2° 34 long. E.; pop. 240,000 ab. — Per mezzo di un ottimo canale le più grosse navi mercantili eseguiscono in meno di 24 ore il tragitto dal mare del Nord ad Amsterdam, senza dover traversare lentamente il Zuiderzee Il porto è spazioso e profondo, e la recente costruzione di tre docks, ha potentemente contribuito a migliorarlo. I vasti possedimenti coloniali dell'Olanda, la sua florida marineria, l'indole attiva e procacciante de' suoi abitanti le assicurarono, nel secolo XVII, la palma del commercio mondiale (V. Paesi-Bassi). E, sebbene oggidì essa non domini più i mari, le sue piazze trafficanti sono pur tuttavia fra i più floridi emporii del continente europeo. La navigazione del Reno e le vie ferrate della Germania settentrionale e centrale permettono a Rotterdam e ad Amsterdam di approvvigionare delle derrate transmarine un immenso mercato.

Le piazze che da Amsterdam traggono le principali loro importazioni sono quelle di Ludwigshafen, Heilbronn, Manheim, Francoforte sul Meno, Magonza, Coblenza, Colonia, Dusseldorf, Duisburgo, Wesel.

Fra tutti i generi d'importazione, lo zucchero sta in prima linea. La maggior parte di questa derrata viene da Giava. La media delle im-

portazioni di zuccheri di tutte le qualità può calcolarsi in 112 milioni di chilog. all'anno. Nel 1855 Amsterdam esportò 47,323,000 chilog. di zucchero raffinato; nel 1856, 40,021,000 kilog. Le raffinerie olandesi hanno però sofferto dalla concorrenza dello zucchero di barbabietole della Germania. Il caffè, il riso, i cereali, i formaggi forniscono altrettanti rami importantissimi al traffico di quella piazza.

Amsterdam possiede inoltre notabili fabbriche di prodotti chimici, di cuoia, di vetro, di carte dipinte, di tabacco, di seterie, velluti, tela, cotonifici, lanifici, refe, filo d'oro, ecc. Ma la speciale e caratteristica industria di Amsterdam, è l'arte di lavorare il diamante e le altre pietre preziose. Oltre a 40 gioiellieri, sonvi più di 10,000 individui, fra cui circa 9,000 isdraeliti addetti a questo ramo di commercio; e la cifra totale degli affari che esso rappresenta ragguaglia annualmente intorno a 50 milioni di fiorini (106 milioni di L.).

ANCONA. — La piazza più importante della costa orientale dell'attuale Regno d'Italia, a 43° 37′ 42″ lat. N., e 11° 10′ 15″ long. E Pop. 35,000 abitanti. — Buon porto sull'Adriatico, a migliorare il quale il presente Governo con lodevole attività si adopera. — Il movimento commerciale medio di quel porto non può calcolarsi inferiore a lire annue 20,000,000, ed è suscettibile di grande aumento. Le industrie principali d'Ancona sono: fabbriche di panni, di piombi da caccia, di tele da vele, filature di seta producenti circa 9,500 quintali metrici all'anno, raffinerie di tartaro, concerie, fabbriche di candele e di saponi.

Oltre al sistema metrico decimale, si conservano in uso le seguenti:

Misure di lunghezza. — Pertica = 10 piedi = 4,0957 metri. — Braccio = 0,614 metro. — Piede = 0,40957 metro. — Canna = 8 palmi = 1,944 metro, — Palmo = 0,243 metro.

Misure agrarie. — Soma o Rubbio grande = 850 pertiche quad. = 142,5854 are. — Rubbio medio = 700 pert. quad. = 117,5233 are. — Rubbio piccolo = 625 pert. quadr. = 104,8422 are.

Misure di capacità per materie secche. — Rubbio = 8 coppe = 281 litri — Coppa o Lappa = 4 provende = 35,125 litri. — Provenda o sacco = 3 staia = 8,781 litri. — Staio = 2,927 litri.

Misure pei liquidi. — Soma = 2 barili = 70 litri. — Barile = 24 boccali = 35 litri. — Boccale = 4 fogliette = 1,458 litro. — Foglietta = 0,3646 litro.

Misure per l'olio. — Il metro = 12 boccali = 17,5 litri.

Pesi. — Il centinaio = 4 rubbi = 100 libbre = 32,96 kilogram. — Rubbio = 25 libbre = 8,24 kil. — Libbre = 12 once = 329,6 gram. — Oncia = 8 dramme = 27,466 gram. — Dramma = 3,433 gram. — Tonnellata = 20 cantara = 988,80 chilog. — Cantaro = 6 rubbi = 49,44 chilogrammi.

Monete. — Scudo = 10 paoli = L. 5,3843. — Paolo = 2 soldi = 24 denari = L. 0,5384. — Soldo o grosso = 5 baiocchi = 12 denari = L. 0,2692 — Baiocco = L. 0,0538. — Denaro = L. 0,0224.

CORSO DEI CAMBI.

	Certo.		Incerto.
Amburgo	100 marchi banco	=	35. 30 scudi.
Amsterdam	100 gulden corr	=	38 $^1/_2$ a 39 scudi.
Augusta	100 gulden	=	47. 70 scudi.
Genova	100 lire	=	18. 58 scudi.
Lisbona	1 scudo romano	=	930. — reis.
Londra	100 lire sterline	=	465. 50 scudi.
Lione	100 franchi	=	18. 50 scudi.
Marsiglia	» »	=	» »
Parigi	» »	=	18. 56 scudi.
Trieste	100 gulden	=	36. 60 »
Venezia	1 scudo romano	=	00. 621 cent.
Vienna	100 gulden	=	36. 60.

ANDERNACH. — Città industre e trafficante di Prussia, sulla sinistra riva del Reno, a 18 chil. N-O da Coblenza — Pop. 4,600 ab. — Tra le varie sue industrie, notabili sono quelle della fabbricazione delle pipe, del cemento idraulico e delle pietre da macina, col tufo vulcanico delle contigue località.

ANDRINOPOLI. — Importante città della Turchia Europea, presso il confluente della Maritza, della Foundja e dell'Arda, a 41° 48' lat. N. e 24° 9' long. E. Pop. 90,000 ab, di cui una metà Turchi, e il rimanente Greci, Armeni, Bulgari ed Ebrei. — Se il governo turco non avesse trascurato l'inalveamento e la regolarizzazione della Maritza e l'espurgo del porto di Enos, alle foci di questo fiume, il commercio di quella piazza potrebbe essere assai più considerevole. — Essa esporta (principalmente per la Germania) ottime lane, seta, cotone, vino, essenza di rose, frutta; ed importa tessuti di cotone e chincaglierie inglesi, panni di Germania.

ANGOLA. (V. Loanda).

ANGOULÊME. — C. l. del dipartimento della Charente, in Francia, a 45° 38' 57" lat. N., 2° 10' 59" long. E. — Pop. 23,000 ab. — Il principale suo commercio è quello delle acquevite, di cui si esportano in media annuale 150,000 ettolitri. — Le cartiere di Angoulême hanno acquistato meritata celebrità.

ANGRA. — Capitale dell'Arcipelago delle Azorre (V).

ANNONAY. — Città francese, del dip. dell'Ardéche. — Pop. 13,676 ab. — Nella concia delle pelli, nella fabbricazione della carta, nel setificio, nella fabbrica dei guanti ed in altre industrie, questa piccola città gode vasta e meritata rinomanza.

ANSEATICHE Città. — Sotto il nome di *Lega Anseatica* (derivato dal vocabolo *hansa*, che in basso teutonico vale società o corporazione) formossi nel Medio-Evo una confederazione di città nel settentrione d'Europa, con lo scopo principalmente di resistere alle piraterie ed ai

soprusi del feudalismo e delle ancora barbare monarchie di quelle regioni. — La storia di quella lega occupa una rilevantissima parte degli annali del Commercio. — Oggi però tre sole città conservano l'appellativo di anseatiche, Amburgo, Brema e Lubecca (V.). Dell'antico legame federale più non conservano esse tuttavia che alcuni resti poco importanti, il principale dei quali è una rappresentanza collettiva nel seno della dieta di Francoforte: del resto sono fra loro indipendenti.

ANSPACH. — Città di Baviera, sulla Rezat, a 150 chil. N-N-O. di Monaco. Pop. 17,000 ab. — Le ferrovie che la collegano alla rete germanica accrebbero il suo già attivo commercio. Le principali sue industrie sono le fabbriche di cuoia, di carta da giuoco, di tabacchi, e di stoviglie, d'acciaio, di strumenti di chirurgia.

ANTIBO. — Piccolo porto di mare del dip. del Varo in Francia.

ANVERSA. — Grande piazza commerciale del Belgio, a 51° 14 lat. N. e 2' 42' long. E., sulla destra della Schelda, con ottimo porto. — Una delle più complete e perfette reti ferroviarie la collegano con la Olanda, la Germania e la Francia. — Pop. 100,000 ab. — Le industrie principali d'Anversa sono: la costruzione navale, che vi ha quattro cantieri per le navi in legno, ed uno per quelle in ferro della potente società Cockerill di Serinrg; le raffinerie di zuccheri; fabbriche di sigari; seterie importanti; ecc. Una Borsa, un Tribunale ed una Camera di Commercio, vari stabilimenti bancari, molte compagnie di navigazione a vapore transatlantica e di assicurazioni marittime, danno all'organizzazione commerciale di Anversa tutti i desiderabili elementi di floridezza e di regolarità. — Il movimento del porto fu nel 1860.

Navi Entrate	N.° 2,554	portanti	531,534	tonnellate.
» Uscite	» 2,708	»	552,839	»
Totale . . .	N° 5,262	portanti	1,084,373	tonnellate.

Anversa è uno dei precipui porti dell'emigraz. europea. Nel 1854, 25,855 furono gli emigr.; nel 1855, 6,934; nel 1856, 10,017; nel 1857, 13446.

Il sistema metr. dec. è in vigore in Anversa come in tutto il Belgio (V.) Tuttavia si conservano in uso su quella piazza le seguenti misure locali:

Misure di lunghezza. — Piede = 11 pollici = 6, 2868 metro — Pollice = 11 linee = 0,02607 metro. — Linea = 0,00237 metro. — Auna di seta = 0,6941 metro. — Auna di lana = 0,6844 metro. — Auna di Brabante = 0,6956 metro.

Misure di superficie. — Bounier o Bunder = 110,649 are — Giornale = 27,662 are. — Verga quadrata = 6,911 metri quadr.

Misure di capacità per materie secche. — Viertel = 4 Menkens = 56 potz = 77 litri. — Menken = 14 pots = 19,250 litri. — Pot = 2 pinte = 1,375 litri. — Pinta = 0,6875 litro. — Last. = 37 $^1/_2$ viertels = 2887,5 litri.

Misure per vini, acquavite, olio d'oliva. — Aam = 50 stoop = 137,4 litri. — Stoop = 2 pots = 2,748 litri. — Pot = 1,374 litri.

Misure per l'olio di lino, canape, colza ecc. — Aam = 4 eimer = 24

schrevi = 133,33. — Eimer o secchio = 6 schrevi = 33,33 litri. — Schrevro = 4 grandi pots = 5,55 litri. — Pot d'oglio = 1,387 litri, per cui 72 pots d'olio = 100 litri.

Pesi. — Libbra = 16 once = 256 mani = 470,156 grammi. — Oncia = 2 loth = 29,384 grammi. — Loth = 8 mani = 14,692 grammi. — Mano = 1,836 grammi. — Quintale = 100 libbre = 47,0156 chil. — Last = 4 quintali = 188,0624 chilog. — Schiffpond = 3 quintali = 141,0468 chilogr. — Pel carico delle navi contasi: il last = 30 ettolitri, e pesa 2310 chil. di frumento. Il last di merci pesanti = 2 tonn. = 2000 chil. — Tonnellata di spazio per merci leggere = 40 piedi cubi ingl. = metr. cubi 1,1320.

CAMBI.

	Certo.		Incerto.
Amburgo	100 marchi banco	=	188 $^1/_4$ fr.
Amsterdam	—	=	100 $^1/_2$ p. %
Berlino	1 tallero prussiano	=	3.765 fr.
Colonia	Id.		Id.
Francoforte sul Meno	100 florini	=	213 — fr.
Genova	—	=	$^1/_2$ e $^{15}/_8$ perdita.
Londra	1 lira sterlina	=	25 — fr.
Madrid	1 piastra argento	=	5.25 »
Parigi	—	=	$^1/_8$ perdita.

ARAD. — Importante piazza comm. dell'Ungheria, a 46° 9' 56" lat. N. e 18° 57' 48" long. E. — Pop. 20,000 ab. — Attivo traffico di bestiami, tabacco, lane, pelli, vini, miele, farine. — Transito cospicuo tra l'Ungheria e la Transilvania.

ARAU O AARAU. — Cap. del Cant. d'Argovia in Svizzera, sulla destra dell'Aar. — Città industre e commerciante, specialmente per telerie, chincaglierie, strumenti matematici e cappelli di paglia.

ARENSBURGO. — Porto di mare della Russia europea, sul Baltico, nell'isola di Oesel, a 58° 15' lat. N. e 19° 57' 30" long. E. — Se ne esportano grani, legnami, catrame, canape, bestiame, burro salato, formaggio, seghi, pelli, salumi, lardo, tele da vele e cordami.

AREQUIPA. — Importante città del Perù, a 16° 30' lat. S., e 75° 51' long. O. — Pop. 40,000 ab. — Il suolo circostante è povero, sabbioso e deserto, intersecato quà e là da specie d'oasi da cui traggonsi frumento, orzo, mais, patate, cotone, pimento, vino, olio e zucchero. — Le vicine Cordiliere danno oro, argento, stagno, piombo, rame e zolfo; ma il difetto di capitali e di braccia fa trascurare queste ricchezze. — La china e le lane, sopratutto quelle di Alpaga, formano i principali oggetti di esportazione, la quale ha luogo per mezzo del porto d'Jslay.

ARICA. — Piazza trafficante del Perù, a 18° 27' 55" lat. S., e 72° 45' 29" long. O. — Mediocre ancoraggio. — Arido e sterile il suolo circostante, tranne la valle in fondo a cui sorge Arica, l'aria calda e

malsana. — Arica è il porto di approvvigionamento del Perù meridionale e della Bolivia. — I principali oggetti d'esportazione sono: l'argento vergine, detto *plata pina*, l'oro, lo stagno, il minerale di rame di Corocoro, e la china.

ARKANA. — Porto marittimo dell'India settentrionale, nel Bengala. Il riso forma il precipuo e quasi esclusivo articolo di traffico.

ARKHANGEL — o Arcangelo. — Importante città russa, sulla destra della Dwina, a 64° 32′ 28″ lat. N. e 18° 13′ long. E. — Pop. 25,000 ab. — Clima freddissimo. — Il suo commercio, sebbene meno attivo che una volta, è ancora assai esteso; e consiste, per l'esportazione: in grano, sego, lino, stoppa, legname da costruzione, grane di lino, ferro ecc; e, per l'importazione: in zucchero, caffè, spezierie, sale, lane, chincaglieria. — Pei pesi e per le misure, V. Russia — Il lino vendesi in Arcangelo a pesi di 1 e 2 pouds; il canape ed il sego, in pesi di 10 pouds; le candele, l'olio di pesce, la pece, il ferro, la farina di segale, in pesi di 1 poud; i grani e la grana di lino, in tchetwert; il catrame, a tonnellate; i giunchi, a migliaia; i legnami, a dozzine.

ARLES. — Città importante del mezzodì della Francia. — Pop. 25,000 ab. — Scarsa vi è l'industria: vi si fabbricano però minuterie ed olio di sesame, e vi si fa un esteso commercio in commissione, di farine, olii, carbone e lane.

ARLON. — Città del Lussemburgo, nel Belgio; grande mercato di granaglie; commercio di ferri; fabbricazione di tessuti in lana e di stoviglie.

ARRAS. — C. L. del dip. del Passo di Calais, in Francia, a 50° 17′ 31″ lat. N., 0° 26′ 26″ long. E. — Pop. 27,000 ab. — Grande mercato di grani e cereali, di cui si trafficarono, nel 1856, non meno di 1,080,003 ettolitri. — Gli olii hanno pure notabile importanza nel commercio di quella piazza.

ARZEW. — Ottimo porto naturale dell'Algeria, capace di 200 bastimenti mercantili, a 35° 51′ 37″ lat. N. e 2° 37′ 17″ long. O., nella prov. di Orano.

ASCENSIONE (Isola dell'). — Uno dei possedimenti inglesi, nell'Oceano Atlantico, a 7° 57′ lat. S. e 16° 44′ long. O. Punto di ancoraggio e di sosta.

ASIA. — La più grande delle cinque parti del mondo, posta ad E. dell'Europa e dell'Africa, stendesi dal 5° al 75° lat. N. e dal 25° long. E. al 185° long. O. — Conta circa 600,000,000 di ab. — Dividesi in nove regioni naturali: nel N. Russia asiatica, o Siberia; all'O. Turchia asiatica ed Arabia; al S. la regione persiana (che comprende la Persia propria o Iran, il Caboul, l'Herat ed il Beluchistan), l'India cisgangetica e trasgangetica; all'E. l'imp. Cinese ed il Giappone; al centro, il Turchestan e la Tartaria. — Le svariatissime produzioni dell'Asia e l'antica, benchè stazionaria civiltà di alcune delle sue regioni, la rendettero sempre il punto obbiettivo del grande commercio degli Europei: a questo punto miravano gli stessi pellegrinaggi religiosi del IX secolo, e le Crociate

verso la fine dell'XI; poscia i viaggi di Maffio, Nicolò e Marco Polo; quindi quelli di Deplano Carpini, di Ruysbroeck; le scoperte di Vasco di Gama sullo scorcio del secolo XV; le imprese dei Portoghesi e degli Olandesi; gli sforzi di Dupleix e di Labourdonnais per fondarvi la prevalenza francese; i successi di Clive e di Warren-Hastings nello stabilirvi il dominio britannico; l'attuale instancabile perseveranza della Russia nello avanzarsi dalle regioni del fiume Amour, mirando forse in ultima analisi a disputare agli Inglesi il primato. — Gli Italiani che, senza avervi grandi colonie, vi esercitarono però attivissimo e preponderante il commercio nell'età di mezzo, sono forse alla vigilia di riprendervi l'antica importanza, se pur sapranno profittare dei rivolgimenti geografici ed economici che la Provvidenza prepara.

ASSINIA. — Fattoria francese, sulla costa occidentale dell'Africa, a 5° 4' lat. N. 5° 42' long. O.

ASSUNÇION. — Cap. della repubbl. del Paraguay, nell'America meridionale, a 25° 18' 6" lat. S., e 59° 57' long. O. Il porto è formato da un braccio del Paraguay. Ecco qual fu il suo movimento negli anni 1856 e 1857.

		1856.	1857.
Entrata	Navi	171.	167.
	Tonnellate	9,923.	10,292.
Uscita	Navi	190.	161.
	Tonnellate	11,377.	10,030.

Le principali esportazioni sono il *mate* (erba onde si fa lo stesso uso del tè) di cui il Governo ha il monopolio, e di cui si esporta ogni anno più di un milione di chilogrammi; legnami da costruzione, tabacco, cuoia, crini e cotone. Le importazioni compongonsi specialmente di tessuti sì di cotone che di lana, di chincaglie, di farine, vini, zucchero e sale. — L'Inghilterra ed il porto di Genova sono i soli paesi d'Europa che sieno in traffico diretto col Paraguay.

ASTRAKHAN. — Città importante della Russia, a 46° 20' 53" lat. N., e 45° 35' long. E., in una piccola isola del Volga sulla riva sinistra del ramo principale di questo gran fiume, alla sua foce nel Caspio. — Pop. 50,000 ab. — Le principali industrie sono: la pesca (quella del solo storione rappresenta più di 2,275,000 fr.); la conceria delle cuoia, pelli di bulgaro e marocchini; fabbriche di candele, saponi, lanaggi, cotoni e seterie. — Centro di deposito tra la Russia, la Persia e l'Asia Centrale, Astrakhan è congiunta da canali con Pietroburgo ed Arcangelo, e comunica per mezzo di vaporiere con Nijni-Novogorod. Le carovane fanno in 30 giorni il tragitto da Astrakhan a Ghilan in Persia. L'importazione da quest'ultima contrada fu, nel 1857, di 1,021,307 rubli (4,085,000 fr.); e l'esportazione per quella, di 463,501 (1,854,000 fr.).

ATENE. — Capitale del reame di Grecia, a 37° 58' 1" lat. Nord., e 21° 25' 50" long. E. — Pop. 40,000 ab. — Il porto Pireo è lontano 7 chilom., ed è molto sicuro. — Per la statistica, le monete, i pesi, le misure ecc. V. Grecia.

AUCKLAND. — Città marittima, sul golfo di Shouraki, nel New-Ulster, nome col quale gli Inglesi indicano la più settentrionale delle due isole formanti la Nuova-Zelanda. — Questa città, sede del governatore della colonia, fondata nel 1841., è a 36° 50′ lat. S., e 172° 25′ long. E., ed è già a quest'ora un potente centro di commercio e di civiltà per l'Oceania. Nel 1855 entrarono nel porto di Auckland 207 bastimenti, dei quali 16 dell'Inghilterra, 132 delle colonie inglesi e 59 di paesi stranieri; ne uscirono 178 navi, delle quali 3 per l'Inghilterra, 93 per le colonie britanniche, 38 per l'estero, 34 per la pesca della balena. Nel 1854 il Regno-Unito ha tratto della Nuova-Zelanda tanti prodotti per circa un milione di franchi, e ve ne ha spediti tanti per 7,150,000 franchi. La somma totale delle importazioni di Auckland calcolavasi, in quell'anno, a 10 milioni di franchi, e quella delle esportazioni a 4 milioni e $1/2$. (V. GRAN-BRETAGNA).

AUGUSTA. — Città di Baviera, sotto 48° 21′ 42″ lat. Nord, e 8° 33′ 53″ long. E. — Pop. 41,000 ab. — Durante il Medio Evo fu una delle principali piazze commerciali dell'Europa centrale, e serviva di mercato intermedio fra il nord ed il mezzodì. Le sue potenti case dei Fugger e dei Welser, erano in Germania ciò che i Peruzzi e i Bardi erano in Italia. La scoperta del passo all'Indie pel Capo di Buona Speranza e quella d'America, mutando le vie del commercio transoceanico, portarono alla prosperità di Augusta un grave colpo. Oggi però essa sembra ripigliare l'antica floridezza: una grande manifattura di tessuti stampati; quattro vaste fabbriche pel cotonificio; parecchie filature di cotone, lana e lino; una fabbrica celebre di tabacchi; officine per la costruzione di macchine e strumenti; stamperie, negozi librari ecc ecc., danno ad Augusta una ragguardevole importanza industriale. — Notevolissima è poi quella che vi ha il commercio di banca.

CAMBI.

	Certo.		Incerto.
Amburgo	100 risd. banco	=	117. — risd. cambio.
Amsterdam	100 fiorini Paesi-Bassi	=	83 $5/8$ fiorini corr.
Berlino.	1 tall. corr. Prussia.	=	105. — kreutz. a 24 $1/2$
Francoforte sul Meno.	100 fiorini da 24 $1/2$.	=	99 $7/8$ fiorini da 24 $1/2$.
Genova.	1 fiorino corrente. .	=	L. 2. 56 cent.
Lipsia	1 tallero da 14 . . .	=	104. — kreutz. $7/8$ corr
Lione-Marsiglia. . . .	100 scudi o 300 fr.. .	=	117 $1/2$ fior. corr.
Londra.	1 lira sterlina	=	9. 48 kreutz. corr.
Norimberga	100 fior. conv.	=	99 $3/4$ fior. corr.
Parigi	100 scudi o 300 fr.. .	=	117 $5/8$ » »
Trieste.	100 fiorini conv. . . .	=	77 $1/2$ » »
Vienna.	» » »	=	77 $3/4$ » »

L'uso delle cambiali estere è a 14 giorni vista. — I lunedì ed i giovedì sono i giorni di pagamento generale. — Nei mercati borsali sui fondi pubblici, gli interessi in corso non sono compresi nel prezzo cor-

rente, e ne viene tenuto conto al pari al venditore, fino al giorno della scadenza. Nei mercati d'azioni, al contrario, i dividendi sono computati nel prezzo corrente.

AUSTRALIA. — Una delle tre grandi ripartizioni dell'Oceania, tra la Malesia all'O. e la Polinesia all'E., nell'Oceano Australe. — La Nuova-Olanda, detta pure Australia propria, ne forma la parte principale. Il rimanente comprende la Papuasia, l'Arcipelago della Luisiade, quello della Nuova-Granata, quello di Salomon, quello di La-Perouse, quello di Quiros, il gruppo della Nuova-Caledonia, quelli di Norfolk, della Nuova-Zelanda e della Diemenia o Tasmania.

L'Australia propria forma la più grande delle isole od il più piccolo dei continenti del globo, avendo un'estensione dei $^4/_5$ dell'Europa. — L'interno rimase pressochè ignoto fino a quest'ultimi tempi; ma i coraggiosi sforzi e viaggi del capitano Stuart, del maggiore Mitchell, del sig. Strezlecki, di Giorgio Grey, di Eyre, di Lord Stokes, di Leichhardt, di Burke e di Wills (i quali due ultimi compirono la loro ardita impresa nei primi mesi del 1862) hanno dissipato le incertezze e gli errori che correvano intorno a quelle inesplorate regioni. Le coste furono primamente scoperte, nel 1605, dagli Olandesi, ma gli Inglesi sono i primi Europei che vi piantassero stabilimenti. Essi cominciarono col deportarvi i condannati; ed oggidì vi posseggono una delle più floride loro colonie. — La costa orientale, designata sotto il nome di Nuova-Galles-Meridionale, è di tutte la più frequentata: vi si trovano i più grandi centri di popolazione, di commercio, di civiltà, Botany-Bay, il porto di Jackson o Sydney, la baia Jervis, il porto Macquaire, Paramata ecc. — I prodotti vegetabili ed animali dell'Australia diversificano interamente da quelli delle altre parti del mondo; ma il suo fertile suolo si piegò mirabilmente alle produzioni importatevi dagli Europei. La più importante produzione dell'Australia, prima del 1851, era la lana.

Ecco la quantità ed il valore delle lane esportate dalla Nuova-Galles-Meridionale negli anni seguenti:

Anni.		Quantità.		Valore.
1840	Libbre inglesi	7,668,960.	Lire sterline	498,210
1841	»	6,675,829.	»	431,802
1842	»	6,599,252.	»	443,729
1843	»	8,298,259.	»	467,088
1844	»	9,215,944.	»	471,300
1845	»	10,532,921.	»	612,705
1846	»	10,072,570.	»	668,544
1847	»	12,169,684.	»	706,313
1848	»	12,445,048.	»	683,623
1849	»	13,396,525.	»	663,965
1850	»	14,270,622.	»	788,051
1851	»	15,268,473.	»	828,302
1852	»	11,086,974.	»	676,815

Oggigiorno, nelle colonie australiche, non pascolano meno di trenta a quaranta milioni di pecore, con un proporzionale numero di buoi e di vacche. Il 1° di maggio 1788 i primi fondatori della colonia v' introdussero una provvista di bestiame domestico, composta di uno stallone, 3 giumente, 3 somari, 2 cani, 5 vacche, 29 pecore, 1 toro, 19 capre, 49 maiali. Da quel tempo cotali animali, compagni fedeli dell'uomo, si moltiplicarono colà in modo veramente prodigioso. Nel 1810 eranvi nella Nuova-Galles 25,888 pecore e 12,442 capi da corna. Nel 1822 le prime erano cresciute a 290,158, ed i secondi a 122,939; e così via dicendo, fino al 1854 in cui la quantità delle pecore toccava la cifra di 20,500,000. — Il frumento, l' avena e l' orzo vi sono coltivati accanto al maïs ed al tabacco. I grani, i legumi, i frutti di quasi tutte le latitudini vi si sviluppano con ammirabile energia. Dalla Spagna e dall' Italia sonosi importate le migliori varietà di viti, che vi prosperano ottimamente. L' indaco tende a diventarvi ragguardevole oggetto di esportazione. Ricche miniere di rame, piombo, ferro e carbon-fossile vi aspettano solo le braccia, per versare la ricchezza nei circostanti distretti. Il dottor Van-Sommer ha scoperto il mercurio nella catena dei monti Darling. La principale miniera di rame è quella di Burra nell'Australia meridionale; e la società che la coltiva fece sì buoni affari che le sue azioni, il cui valore primitivo era di 5 lire sterline, si elevarono, nel 1849 a circa 120 lire sterline. — A queste naturali ricchezze dell'Australia fa d' uopo aggiungere l' oro, la cui prima scoperta venne fatta il 3 aprile 1851 dal minatore Hargreaves nel versante occidentale delle montagne Azzurre, presso la città di Bathurst, e che diede le quantità ed i valori seguenti:

Anni.		Quantità.		Valore.
1851.	Chilogrammi	18,000.	Franchi	60,000,000
1852.	»	118,800.	»	396,000,000
1853.	»	90,000.	»	300,000,000
1854.	»	88,000.	»	294,000,000
1855.	»	90,000.	»	300,000,000
1856.	»	103,500.	»	345,000,000

(V. Adelaide — Bathurst — Melbourne-Sidney).

AUSTRIA. — Impero composto d' un gran numero di diverse nazionalità. — I paesi germanici in esso compresi sono: l'Austria propria, la Stiria, l'Illirio, il Tirolo, la Boemia, la Moravia e la Slesia. — Gli Stati non-germanici sono: l' Ungheria, la Gallizia, la Schiavonia, la Croazia, la Dalmazia, la Transilvania e (finora) la Venezia. — La popolazione totale, compreso il territorio veneto, è (giusta il censimento del 31 dicembre 1859) di 34,437,000 ab., ed escluso quel territorio, di 32 milioni circa.

Il Commercio esterno della monarchia austriaca presentò negli anni 1858-1859 il risultamento seguente:

	Anni. 1858.	1859.
Importazione in fiorini	322,090,499	268,062,528
Esportazione id.	274,167,267.	287,458,451
Totale in fiorini	596,266,766.	555,520,979

D'onde emerge che, nell'anno 1859 ebbesi una diminuzione di fiorini 40,745,787.

I valori del commercio del 1859 erano così ripartiti:

Nell' Importazione.

	Fiorini.
Derrate coloniali	16,423,482
Tabacchi	3,785,066
Cereali e frutti	14,905,160
Animali vivi	15,210,270
Prodotti animali	6,054,175
Olii e grascie	13,306,161
Bevande o commestibili	3,315,608
Combustibili	6,757,629
Droghe e prodotti chimici	16,202,539
Metalli e minerali	73,610,632
Materie prime	39,170,534
Filati	11,808,433
Tessuti diversi	9,631,070
Carta	1,507,057
Cuoio e pelli	6,391,441
Lavori in legno, terraglia e vetro	9,707,173
Lavori in metallo	5,004,096
Carrozze e barche	1,203,500
Istrumenti e macchine	6,326,815
Tinture e candele	2,340,302
Opere di letteratura e d'arte	6,260,650

Nell' Esportazione.

	Fiorini.
Derrate	95,124
Tabacchi	607,411
Cereali e frutta	17,398,457
Animali vivi	6,728,210
Prodotti animali	5,640,192
Olii e grascie	2,481,583
Bevande e commestibili	2,987,371
Combustibili	16,662,068
Droghe e prodotti chimici	4,418,397
Metalli e minerali	75,325,135

	Fiorini.
Materie prime	49,131,140
Filati	1,757,000
Tessuti diversi	34,222,225
Carta	4,771,433
Cuoio e pelli	7,945,350
Lavori in legno, terraglie e vetro	24,402,291
Lavori in metallo	6,540,208
Carrozze e barche	2,725,200
Istrumenti e macchine	16,271,414
Tinture e candele	4,338,481
Oggetti di letteratura e d'arte	2,900,700

Gli INTROITI DELLE DOGANE, che ammontavano nell'anno 1858 a fiorini 21,995,74, caddero nell'anno 1859 a soli fiorini 14,425,121. La diminuzione fu dunque di oltre un terzo.

Le MANIFATTURE più progredite in Austria sono quelle della lana, del lino, del cotone, della seta, della porcellana e del vetro. Il totale valore dell'annua produzione manifattrice calcolasi a 3,500,000.000 di L. Il numero dei fusi adoperati nel cotonificio da 988,250 nel 1841, si accrebbe ad 1,450,000 nel 1857.

La piaga dell'Austria, che paralizza l'intera sua vita economica, è lo sfacelo delle PUBBLICHE FINANZE, effetto inevitabile del suo funesto sistema politico e militare.

Il DISAVANZO, nonostanti le fortissime tasse di guerra, fu

Nel	1848	di Fiorini	58,879,661
»	1849	»	139,936,224
»	1850	»	90,589,725
»	1851	»	104,399,971
»	1852	»	79,624,518
»	1853	»	86,515,965
»	1854	»	178,163,940
»	1855	»	186,135,017
»	1856	»	111,189,771
»	1857	»	101,663,650
»	1858	»	44,205,054
	Totale	. . . Fiorini	1,181,303,496.

ossia, in media, un deficit annuale di 107,391,227 fiorini, che è quanto dire più dei $^3/_2$ del reddito totale che prima del 1848 il tesoro ricavava da tutta la monarchia. — E la piaga è ben lontana dal rimarginarsi, poichè il deficit nell'esercizio 1860, fu di fiorini 65,062,810, e nel 1861 eccedette i 110 milioni di fiorini. In moneta nostra, il deficit austriaco dal 1857 al 1861 inclusive, supera 1,240,000,000 di lire.

Per far fronte a disavanzi così formidabili, il governo vendette con gravi perdite le ferrovie che nei dì migliori aveva costrutte: nel 1855 cedeva per 200 milioni di franchi le reti ungherese e boema, nel 1856,

la lombardo-veneta per 333 milioni di fiorini; nel 1858, la linea del Sud, per 100 milioni di fiorini. Al fine stesso vendeva i demanii della corona in Ungheria ed in Transilvania, ed altri ne impegnava alla Banca per 150 milioni di fiorini. Ma erano goccie d'acqua in un deserto! La guerra del 1859 apportava nuovi disastri. Allora aggravamento generale di tutte le tasse: quella di consumo accresciuta del 20 %; il sale incarito di 15 %; il bollo, il registro, le tasse d'ipoteche ecc., aumentate di 25 % in media. Una sovratassa di $^1/_6$ sul tributo fondiario; una di $^1/_5$ sulla tassa industriale e su quella sulla rendita, una di $^{50}/_{100}$ per l'imposta locativa detta delle classi. È inutile il dire che tutte queste contribuzioni, dette di guerra, sopravvivono dopo la pace ristabilita, e pesano con enorme gravame sul commercio, sull'industria, sulla produzione e sulla circolazione della ricchezza. E nonostante tutto ciò, l'esercizio finanziario 1859, accusava l'enorme disavanzo di 256 milioni di fiorini! Frattanto il bilancio del 1860 sottoposto dal Sig. De Plener, titolare del portafoglio delle finanze, al Consiglio di Stato rinforzato, porta le spese a 386,047,100 fiorini, ossia un aumento di 80 milioni relativamente al 1858, e di 225 milioni sul 1847. In queste cifre, in questi fatti sperino gli Italiani!

Le Ferrovie austriache eseguite od in via di costruzione sono:

1.° Il *sistema ungherese*, con la linea del Tibisco, come linea centrale;

2.° Il *sistema galliziano*, in 3 linee dirette da Lemberg a Przemysl, a Brody ed a Czernowitz;

3.° Il *sistema veneto* (finora), raccordato alla Germania con le *linee tirolesi* e *carinzie*;

4.° La *ferrovia di Transilvania*, da Arad per Hermannstadt a Cronstadt;

5.° La *ferrovia del Banato*, da Beoviza a Baaiasch;

6.° Le *linee croatiche e slave*, che formano la continuazione della linea carinzia;

7.° Il *sistema boemo*, che comprende (*a*) le linee delle frontiere sassoni a Praga, da Praga a Pilzin ed alle frontiere bavaresi, la linea Aussig — Teplitz — Karlsbad — Reichemberg — Pardubitz, la linea Reichemberg — Zittau; (*b*) la linea *boemo-morava*, dalla Sassonia per Praga ad Olmütz e Brünn; (*c*) la linea Budweis — Linz — Gmüaden; (*d*) la linea d'Elisabetta dell'Ovest, col tronco Linz-Passau; (*e*) la linea del Nord dell'imperatore Ferdinando;

8.° La linea *Vienna — Trieste*, poi *Vienna — Adelsberg*.

Monete legali. — In seguito alla convenzione monetaria del 24 gennaio 1857, contasi in fiorini. 1 fior, = 100 neukreuzers a 2 pfennige.

Monete reali. — Oro: ducato da 4 $^1/_2$ fior. Sovrana e $^1/_2$ sovrana a 13 $^1/_3$ e 6 $^2/_3$ fior. — Argento: Scudo di convenz. di 2 fior.; $^1/_2$ e $^1/_4$ di scudo; pezze da 20, 10, 5, 3, Kreutzers. — Il titolo delle nuove monete d'oro e d'argento è $^{900}/_{1000}$.

Misure di lunghezza: il piede (Fuss) di Vienna = 0,779 metro; il piede dividesi in 12 pollici (Zoll), a 12 linee (Linien); 2 piedi = 1 auna (Elle); 6 piedi = 1 klafter, 100 aune di Vienna = 131,118 di Boemia,

121,95 d'Illiria, 98,56 di Moravia, 908,7 di Stiria, 96.8 del Tirolo, 100 d'Ungheria, e 114 della Venezia. La misura legale di quest'ultimo Stato è il metro = 10 Palmi, da 10 Dita, da 10 Atomi; ma la misura più usitata è il Braccio da 12 once = 0,434 metro.

Misure di capacità per le materie secche. — Il Metze = 16 Massel da 2 Mezzi-Massel, o 4 Fustermassel, da 2 Becher 30 Metzen = 1 Muth; il Muth = 18,45 ettolitri. In Ungheria 1 Metze = 64 Halbe ungheresi. A Venezia 1 Soma = 10 mine, da 10 Pinte, da 10 Coppi = 1 Ettolitro: vi ha anche la Mina = 28 Moggi, da 8 Staia, da 8 Quartari, 1 Moggio = 146,234 litri, 100 Metzen di Vienna = 65,7 Strich di Boemia, 73,8 Stari d'Illiria, 65,5 Kila d'Ungheria e 73,8 Staia della Venezia.

Misure di capacità pei liquidi. — Il Mass o Kanne = 1,415 litro, da 4 Seidel; 1 Eumer = 41 Mass; 100 mass di Vienna = 74,07 Pinte di Boemia, 2,14 Barili d'Illiria, 132,28 mass di Moravia, 0,25 Starlin di Stiria, 174,52 mass del Tirolo, 2,65 eimer d'Ungheria e 140,66 boccali di Venezia. Nella Venezia, le misure per materie secche sono eziandio legali pei liquidi, ma v'ha ancora 1 Brenta = 6 Mine, da 8 Pinte, da 2 Boccali, 1 Brenta = 75,5 libri.

Pesi commerciali. — Il quintale (centner) = 100 libbre (Pfund) da 32 grammi (Loth), = Quentchen da 4 sedicesimi o Pfennige; 1 libbra = 560,012 grammi, 20 libbre = 1 Stein. Il peso legale della Venezia è la Libbra = 10 Once, da 10 Grossi, da 10 Denari = 1,000 grammi! Usasi però la Libbra di commercio = 326,79 grammi; e la Libbra grossa = 562,51 grammi, 1 quintale austriaco = 112 Libbre della Confederazione germ. = 56 Kilogrammi.

AVIGNONE. — C. l. del dip. di Valchiusa, nella Francia meridionale, a 43° 57' 8" lat. N. e 2° 28' 15" long E. — Pop. 38,000 ab. — Commercio importante di seta, seterie, robbia e dei prodotti che ne derivano.

B

BAGDAD. — Città della Turchia asiatica, nell'Jrak-Arabi, tra l'Eufrate ed il Tigri, a 33° 19' 40" lat N., e 42° 4' 30" long. E., stata già sede insigne del Califfato, fabbricata sopra la classica terra che vide sorgere e cadere Ninive, Babilonia e Seleucia. — Benchè decaduta dall'antico splendore, di cui rifulse specialmente sotto gli Abbassidi, Bagdad, come emporio intermedio all'Europa ed alla Siria da una parte, alla Persia, all'India ed all'Arabia dall'altra, conserva ancora una notabile importanza commerciale. Il traffico coll'India si effettua per la via dei fiumi, di Bassora e del Golfo Persico; e quello colla Persia meridionale e con la Siria, per mezzo di carovane, le più importanti fra le quali, quelle di Damasco e di Aleppo, contano sovente più di 2000 camelli. — Il progetto dell'Inghilterra di rendere navigabile dai piroscafi il Tigri e l'Eufrate, e di traversare il deserto con ferrovie, potrebbe rendere l'antica floridezza a quel paese. — I tessuti d'ogni sorta dell'Europa, dell'India e della

Persia; il tabacco e la seta di quest' ultima contrada; l'indaco dell' India; l'ambra, il corallo, le perle, le spugne del Golfo Persico, il caffè dell' Arabia, formano gli oggetti del traffico di Bagdad, che può estimarsi, in totale annuo, a venticinque o trenta milioni di fr. — Oltre alle monete e misure turche, delle quali nell'art. TURCHIA, circolano a Bagdad come a Bassora, molte monete asiatiche ed europee: i conti vi si tengono in *mamudis* di 10 *danims* o 110 *flusi*, 100 mamudis formano un *toman* di Persia, il cui corso varia da 13 a 15 fr. — La precipua unità ponderale è l'*oca* = 1 chil. 3466. — Il *maund* comprende 6 oche. — La misura di lunghezza è il *pik* = 0,8026 metro.

BAHIA, o San Salvador. — Importante piazza di commercio del Brasile, a 13° 0′ 30″ lat. S. e 38° 30′ long. O., in fondo dell'eccellente baia che le dà il nome. — Pel commercio, gli usi, pesi, misure ecc. di quella città, V. BRASILE

BAJONA. — Porto maritt. del dip. dei Bassi-Pirenei. — 20,000 ab. — ottimi cantieri da costruzione, che nel 1856 vararono 33 navi, portanti in totale 6,956 tonn. — Notevoli relazioni internazionali col Portogallo, con la Spagna, l'Olanda, l'Inghilterra, il Belgio, la Danimarca e l'America Meridionale.

BALIZE. — C. l. della colonia inglese di HONDURAS (V), nel Centro-America, a 17° 52′ lat. N. e 90° 55 long. O. — Pop. 15,000 ab.

BALTIMORA. — Una delle piazze più importanti degli Stati Uniti d'America, nel Maryland, sulla riva sinistra del Patapsco, a 14 miglia inglesi dalla sua foce nella baia di Chesapeak, a 51° 25 lat. N., e 11° 35′ long. O. — Pop. 200,000 ab. — Porto vasto e sicuro.

Nel 1857 il commercio di Baltimora fu:

all' importazione	10,581,208	dollari.
all' esportazione	13,403,393	»
alla riesportazione	300,943	»
Totale	24,287,543	dollari.

Il movimento del porto, nello stess' anno, fu, per le partenze, di

Navi americane	445.	Navi Estere	211.
Tonnellate	134,034.	Tonnellate	34,252.

Ossia, in totale 657 navi, portanti 188,286 tonnellate e per gli arrivi, di

Navi americane	414.	Navi estere	182.
Tonnellate	122,119.	Tonnellate	41,242.

ossia, in totale 596 navi portanti 163,381 tonnellate. Sommando l'entrata e l'uscita, si hanno: navi 1,253, e tonnellate 351,667. Le principali esportazioni sono: tabacco, cereali, legname, ferro, carni salate, lardo, burro, whisky, farine di frumento, segale e mais. Per le farine Baltimora è il primo porto degli Stati Uniti. — Le importazioni consistono segnatamente in tessuti e mode di Francia, Inghilterra e Germania, derrate coloniali delle Antille e dell' America merid; in bevande, vini, rhum, the ecc. — L'industria vi è assai avanzata, in ispecie per ciò che concerne gli armamenti marittimi.

BAMBERGA. — Città di Baviera sul canale Luigi che congiunge il Meno ed il Danubio. Quest'opera idraulica, e la ferrovia che unisce Bamberga a Norimberga danno un notevole movimento al commercio di quella piazza, la cui industria locale consiste precipuamente in ghisa, oreficeria, vetture, raffinerie, tabacchi e birrerie.

BANGKOK. — Cap. del regno di Siam, nella Penisola Transgangetica, sulle rive del Meinam, a 30 chil. dal mare, a 13° 50′ lat. N., e 98° 50′ long. E. — pop. 400,000 ab. — Grande commercio con la Cina, la Cocincina, il Tonchino, le isole della Sonda, Singapora e altre propinque colonie inglesi. Le giunche cinesi, che fanno la parte principale di questo traffico, giungono dal gennaio all'aprile, e ripartono in giugno e luglio, profittando dei monsoni. Importano dalla Cina stoviglie, porcellane, zinco, mercurio, tè, una specie di vermicelli chiamata *lacksoy*, frutta secche, seta cruda, seterie, nanchino, scarpe, ventagli, ombrelli, carta, incenso ed altri prodotti dell'industria cinese. Constano le esportazioni di zucchero, pepe nero, riso, stagno, cardamomi, legno d'aquila, di sapan e di rosa, cotone, gomma lacca, pesce salato, avorio, pelli, ossa e corna di bufalo, bue, elefante, daino, pangolino ecc., piume di pellicano, scaglie di tartaruga, nidi di salangana ecc. ecc. — L'uscita del riso è sovente proibita. — Le relazioni coll'Europa si fanno mediante le case di Singapora. — Le *misure di lunghezza* sono: il *niu* (pollice) = 0,02002 metro; il *keub* = 12 *niu* = 0,24025 metro; il *sock* = 2 *keub* = 0,4805 metro, il *ken* o *sen* = 2 *sok* = 0,961 metro; il *vuah* = 2 ken = 1,922 metro; il *jula* = 100 *ken* = 96,100 metri. — *di capacità* pel riso una misura contenente 1330 chilog. di quella derrata, e pel sale una di 1512 chil. — Pesi: il *picul* = 50 *catty* = 60,4785 chilog; il *catty* = 20 *tehl* = 1,20957 chilog; il *thel* = 4 *batt* = 0,060478 chilog.; il *batt* o *tical* = 0,015119 chilogr. — Monete: i conti si tengono in *batt* o *tical* = 4 *salung* = L. 3,056; il *salung* = 2 *fuang* = L. 0,764; il *fuang* = 800 *kauri* = L. 0,382; il *kauri* o *bias* = L. 0,000477,5 — Non esistono monete d'oro o di rame. Quelle d'argento sono anelli assai irregolari portanti i nomi stessi dei pesi. Vi hanno corso però le piastre d'argento di Spagna e del Messico. Le merci europee vendonsi sempre a tre mesi di credito; i prodotti siamesi pagansi in contanti.

BANKA. — Una delle principali isole della Malesia olandese, nell'Arcipelago della Sonda, tra 1° 30′ e 3° 8′ lat. S., e 10° 49′ e 104° 31′ long. E. — La sua importanza commerciale deriva specialmente dalla esistenza delle sue miniere di stagno, reputate le più ricche del mondo intero. — Il governo olandese ne serba il monopolio; nel 1836 ne ha venduto 2,881,526 chilogr. — Attualmente la media delle importazioni di stagno malese in Olanda è di 4 milioni e mezzo di chilogrammi — Lo stagno di Banka ha su quello delle altre isole della Malesia una superiorità di valore che va da cinque a 15 per %, ed una di 10 per % su quello di Cina Il suo prezzo medio è di 14 piastre al picul.

BANTAM. — Fattoria olandese sulla costa settentrionale dell'isola di Giava, sulla omonima baia. — L'antica importanza commerciale di questa piazza fu interamente ereditata da BATAVIA (V.).

BARCELLONA. — La più importante piazza commerciale di Spagna nella Catalogna, in riva al Mediterraneo, sotto 41° 21′ lat. N., e 0° 10′ long. O. — Durante il Medio Evo fu una delle poche città dell'Europa che potevano competere con le italiane nel traffico marittimo; e fin dal 1309 ebbe una Banca di deposito. — Oggi ancora il suo commercio è ragguardevolissimo: nel 1856 il movimento del porto fu di:

Arrivi	1,304	navi	241,317	tonnellate
Partenze	1,324	»	245,600	»
Totale	2,628	»	486,917	»

non compresovi il cabotaggio. I valori erano:

per l'entrata	L. 104,532,000
per l'uscita	» 84,121,000
Totale	L. 188,653,000

Le esportazioni consistono nei vini, nelle acquavite, negli olii, nel sughero, nella lana, nel piombo, nello zafferano, nell'anici, nelle mandorle ed altre frutta, non che nei prodotti delle prospere industrie manifattrici. Fra queste ultime meritano speciale menzione: il cotonificio della provincia, che impiega più di 1 milione di fusi e 100,000 operai, e dà un annuo prodotto di meglio che 140 milioni di franchi; il setificio, che conta in Barcellona 60 fabbriche, le quali impiegano da 5 a 6,000 braccianti; il lanificio; la fabbrica delle tele; quella delle macchine ecc. — Le importazioni sono segnatamente manufatti, sovratutto d'Italia e di Francia; cotone, carbone fossile, riso, pesce salato, legname di costruzione del Baltico; ferro di Svezia, acciaio di Stiria; canape di Russia; tele d'Allemagna; cere di Barberia ecc. — Dal 1859 in poi vige il sistema metrico decimale. — Le MONETE effettive sono quelle di tutta la SPAGNA (V.). La moneta di conto è la *lira* di 20 *soldi*, suddivisi ciascuno in 12 *denari*. La lira catalana dividesi altresì in 6 $^2/_3$ *reali di plata*, ed è stabilita sul piede di 57 lire per 1 chilog. d'argento fino, valendo L. 2.87 $^1/_3$ c. La piastra forte vale 87 $^1/_2$ soldi catalani, per cui 8 piastre forti fanno esattamente 15 lire catalane. — Pei PESI e per le MISURE, V. SPAGNA — In quanto agli USI DI PIAZZA, noteremo che i vini, gli olii, le acquavite vendonsi a pipe, e si fatturano in reali di veillon. Le vendite fannosi a contanti, o a 3 o 4 mesi di termine, con $^1/_2$ per $^0/_0$ di sconto al mese. La mediazione per merci è di $^1/_2$ per $^0/_0$ da ambe le parti; la commissione per compra, di 2 $^1/_2$ per $^0/_0$; quella per vendita, di 2 per $^0/_0$. — Nel porto vi hanno *dritti d'ancoraggio* di 1 reale per tonnellata per le navi spagnuole od assimilate per trattati, e di 2 reali per le altre; $^1/_2$ reale pei battelli del cabotaggio; *dritti di carico e scarico*, di $^3/_{16}$ di reale per quintale, e di $^2/_{16}$ pei cabotatori; *dritti di trasbordamento*, di $^1/_{24}$ di reale per quintale per le

navi spagnuole od assimilate, e di 1/2 per le altre; *dritti di faro*, di 1/2 reale per tonnellata per le navi spagnuole od assimilate, e di 1 reale per le altre; di 1/4 di reale pel cabotaggio.

BARI. — Città della meridionale Italia, sull'Adriatico, a 230 chil. N. E. da Napoli. — Pop. 20,000 ab. — Il porto fu dal governo borbonico lasciato insabbiare; fa tuttavia un assai attivo commercio d'olio, vino, grani, lane, frutta, ecc. Fabbriche di cotone, seterie, cappelli, sego, *acqua stomatica*.

BAR-LE-DUC. — C. l. della Mosa, sulla gran linea ferroviaria dell'Est, da Parigi a Strasburgo. — Pop. 14,000 ab. — Notabile centro industriale pel cotonificio, le officine metallurgiche, le cartiere ed altre fabbricazioni.

BARMEN. — Città prussiana, nel distretto di Dusseldorf, sul Wupper. — Pop. 41,000 ab. — Centro, in una col circostante paese, di un immenso movimento industriale. Sonvi 49 fabbriche di nastri, con 123 telai e 342 operai; 8 di seterie, con 164 telai e 459 lavoranti; più molte fabbriche di bottoni, di tele stampate, di prodotti chimici, di candele ecc.

BASSAM (GRAND). — Forte e fattoria francese sulla costa di Guinea, sotto 5° 11′ 40″ lat. N., e 60° 31′ 4′ long O. — Se ne trae oro in buona copia, olio di palma ed avorio.

BASSORA. — Città della Turchia d'Asia, fondata nell'anno 636 dal califfo Omar, sul Chat-el-Arab, ad 88 chilometri N. dal Golfo Persico, a 410 chil. S. E. di Bagdad, della quale è il porto, sotto 45° 20′ long. E., 30° 16′ lat. N. — Pop. 60,000 ab. — Vasti bazar, strade anguste, tortuose e sudicie. — Dopo essere stata uno dei massimi emporii del commercio mondiale, Bassora vide dopo il secolo XVI paralizzarsi l'attività del suo traffico in una con quella della vita civile in tutto il bacino dell'Eufrate e del Tigri. — L'Inghilterra che ha un sì possente interesse ad assicurarsi libero e facile accesso a tutte le vie che possono accostarla alle Indie, è da gran tempo occupata dell'idea di congiungere, per mezzo di perfezionate comunicazioni nella valle dell'Irak-Arabi, il Mediterraneo al Golfo Persico: e l'avvenire di Bassora dipende dall'effettuazione di questo disegno. — Pei pesi, per le misure e le monete, V. BAGDAD e TURCHIA.

BATAVIA. — Cap. dell'isola di Giava non che di tutti i possedimenti olandesi nell'India, a 6° 12′ lat. S e 104° 34′ long. E. — pop. 50,000 ab. — Porto vasto e comodo, ma poco profondo; superba rada; belli canali; clima malsano. — L'Olanda riceve da Batavia e dagli altri porti dell'arcipelago della Sonda, enormi quantità di zucchero, di caffè, di tabacco, di tè, d'indaco, di stagno, di pepe, di droghe, di guttaperca, di cannella, di canfora ecc. — Il 7 dicembre del 1857 60,000 piculs (3,690,000 chilogr.) di zucchero furono venduti a Batavia per conto del governo, al prezzo di 64 franchi ogni 100 chilogr; magnifica operazione con la quale il governo olandese ha voluto sottrarsi alle forti spese di trasporto e commissione a cui lo assoggetta il monopolio della famosa *Società di Commercio*, che ha la privativa dei noli per conto dello Stato.

Nel 1859 il commercio di Batavia ammontò:

nell'importazione a	fiorini 24,289,000
nell'esportazione a	» 27,760,000
Totale	fiorini 52,049,000

ossia, a 110,345,000 di franchi.

La navigazione di quel porto fu:

	1858.		1859.	
	Navi.	Tonnellate	Navi.	Tonnellate.
Entrata	995	359,148.	927	312,638
Escita.	899	291,902.	732	220,840
Totali	1,894	651,050.	1,659	533,478

Misure. — Le misure di lunghezza sono: l'antico *vaet* o *piede renano* = 0,3139 metro; *l' elle di Brabante* e la *jarda* inglese. — Le materie secche, riso, grano e sale, si vendono *a peso*, adoperando: il *koyang* = 27 *picul* = 1661,066 chilogrammi; il *koyang* = 20 picul = 1230,420 chilog.; il *timbang* = 5 picul = 307,605 chilog.; l'*amat* = 2 picul = 123,042 chilog.; il *sack* = $^1/_2$ picul = 30,7605 chilog.; il *kalack* = 7 $^1/_2$ *katti* = 4,6141 chilog. — Pei liquidi, le *misure di capacità* sono: il *legger* = 578,12 litri; e il *kan* = 1,49 litro. — Pesi: il *grande behar* = 4 $^1/_2$ picul = 276,8445 chilog.; il *piccolo behar* = 3 picul = 184,563 chilog.; il *picul* o *pikol* = 100 *katti* = 61,521 chilog.; il *katti* = 16 *thel* = 615,21 gram; il *thel* = 38,45 gram. Pel caffè si usa il *gantang* = 10 katti = 6,1521 chilogr. — Monete: Contasi legalmente in fiorini ed in rupie d'argento. Il fiorino dividevasi un tempo in 20 stnber; si divide ora in 10 *cents duiten* o *deuten*, come in Olanda, il cui sistema monetario è dal 1839 in poi, applicato nelle colonie. Da calcoli fatti con esattezza sui corsi della moneta giavanese risulta che *essa vale da* 11 $^1/_2$ a 12 p. % *meno della moneta olandese*, e che, in media 8 flor. di Giava valgono solamente 7 flor. d'Olanda; d'onde rilevasi che il fiorino di Giava ha un valore medio corrente di L. 1.83, a L. 1.86. È da avvertire che esiste in tutte le Indie orientali una grande quantità di *cents* e di *deuten* di rame, i quali, al cambio coll'oro, perdono il 20 per %; per lo che, contrattando, conviene stipulare previamente il modo di pagamento. — Cambii. Batavia cambia: 1° sulle principali piazze olandesi, a 10 *mesi* data, in tratte del governo, a ± 95 per % in contanti, od a 6 mesi vista in tratte particolari a ± 95 per %; 2.° Su Londra e l'Inghilterra, a lunga vista in ragione di ± 15 fiorini moneta giavanese per 1 Ls. (essendo il corso di Londra ± 13 fiorini d'Olanda per 1 lira ster.); 3.° Su Calcutta a 2 mesi o 60 giorni vista, ± 79 o 80 rupie sicea per 100 fiorini d'Olanda, ed anche ± 87 ad 88 rupie della Comp.ª delle Indie per 100 fiorini d'Olanda; 4.° sulla Cina e sopra Singapora ± 3 fiorini, 10 cents a 3 fiorini 15 cents di Giava, per 1 piastra di Spagna o dollaro. — Usi locali. La maggior parte

delle merci che possono pesarsi, si vendono per picul; il tè, i garofani, la cannella, li tabacco e talora l'indaco vendonsi in libbre Tr. d'Olanda. —

Le merci europee vendonsi contro pagherò a 3, 4, 5 e 6 mesi. — I dritti di commissione sono come a CALCUTTA (V.). — La tara pei prodotti indigeni è la tara reale o netta. Per lo zucchero la tara è di 45 libbre per kanaster o cesto. — Il diritto d'ancoraggio pagato a Batavia autorizza la nave, durante 6 mesi, a far vela per altre rade e ritornare in franchigia. È proibito di gettare zavorra in mare. I capitani devono informare la capitania del porto, almeno 72 ore prima di far vela, della loro partenza, e ritirare le spedizioni.

BATHURST. — Varii possedimenti coloniali inglesi portano questo nome. I principali sono: la città e il distretto omonimo, nell'Australia, dove il minatore Hargreaves scoperse il 3 aprile 1851 le prime pepite d'oro, seguite bentosto da immensi tesori di questo metallo in tutta la Nuova-Galles-Meridionale; una colonia, presso il Capo di Buona-Speranza, distretto di Albany; una colonia nel bacino della Gambia, sulla costa occidentale d'Africa, a 13° 28′ lat. N., e 18′ 55′ 24″ long. O., notabile per un attivo commercio di sale.

BAUTZEN — Città della Sassonia reale, sulla Sprea, a 12° 3′ 7″ long. E., e 51° 10′ 34″ lat. N., notabile per sviluppo industriale, segnatamente in panni, bonnetterie, cartiere, molini da polvere, officine di rame, di ferro, e costruzione di macchine.

BAVIERA. — Reame della Confederazione Germanica, composto di due parti separate dal Regno di Würtemberg e dal Granducato di Baden, e situate l'una a levante sul Danubio, l'altra a ponente sulla sinistra del Reno. — Pop. 4,070,000 ab. — Capitale Monaco. — Clima temperato. — Suolo ricco di miniere, e ferace di grani, legumi, frutta, vino, lino, canape. — Industria attiva e grande commercio. — Gli interessi mercantili di quel reame coincidono con quelli dell'Italia, in questo senso che l'eseguimento di una ferrovia attraverso le Alpi, la quale ponesse in comunicazione il porto di Genova col lago di Costanza, riuscirebbe d'immenso vantaggio ai consumatori ed ai produttori bavaresi costretti a trarre ora dai porti del Nord, ad una distanza di sette od ottocento chilometri, quelle materie che potrebbero allora trarre dal nostro porto ad una distanza della metà circa minore. — Le attuali ferrovie della Baviera sono: la linea del sud-nord detta di Luigi; la linea di Massimiliano (Augusta-Ulma); l'altra omonima (Monaco-Ryenheim); quella di Monaco-Starnberg; quelle di Fürt-Nuremberg; di Bamberga-Francoforte sul Meno; Neumarkt-Bacreuth; di Hof-Bamberga; quella del Pfalz. — *Misure di lunghezza*: *fuss* (piede) = 12 zoll = 0,291859 m. — *zoll* (pollice) = 12 linien = 0,02432 m. — *linie* (linea) = 0,00243 m. — *Klafter* (tesa) = 6 fuss = 1,751154 m. — *Ruthe* (pertica) = 10 fuss = 2,91859 m. Per le stoffe usasi l'*elle* (auna) = 0,833015 m. — Nelle miniere, contansi le dimensioni in *lachter* = 0,9425 m. — *itinerarie*: miglio tedesco = 25421,6 piedi = 7419,5 m. — *Misure Agrarie*: *tagewerk*, *morgen* od *juchart* = 400 ruthen quadrati. = 34,0727 are;

il *ruthe* quad. = 8,518 m. quad. — *Misure di capacità* (materie secche): *schaffel* o *schaff* = 6 metzen = 222,357 lit. — *Metze* = 2 vierteln = 37,059 litri. — *Viertel* = 2 halbe-viertel = 18,529 litri. — *Halbe-viertel* = 2 maassel = 9,2645 litri. — *Maassel* = 2 halbe-maassel = 4,6322 lit. — *Halbe-maassel* = 2 dreissiger = 2,3161 lit. — *Dreissiger* = 1,158 lit. — *Misure di capacità* (liquidi): *maas kanne* = 4 quarter = 1,60903 lit. — *Quarter* = 0,26726 litro. Nel commercio all'ingrosso e pel vino contasi a *scheuk eimer* = 64,1416 litri. Per la birra si usano il *visir-eimer* = 68,41792 lit., ed il *fass bier* = 16,4203 ettol. — PESI: *Pfund* (libbra) = 32 loth = 560 grammi. — *Loth* = 4 quentchen = 17,560 g. — *Quentcke* = 4,375 g. — *Centner* (quintale) = 100 pfund = 56 chilog. — *Stein* = 20 pfund = 11,2 chilog. — MONETE *d'oro*: *krone* (corona) a $^{966}/_{1000}$ = L. 34,3777. — $^{1}/_{2}$ corona in proporzione. — *Ducato* da 5 $^{1}/_{3}$ fiorini, a $^{966}/_{1000}$ = L. 11,8327. — *Ducato* da 5 $^{2}/_{3}$ fiorini a $^{979}/_{1000}$ = L. 11,7492. — *D'argento*: *tallero d'unione* a $^{900}/_{1000}$ = L. 3,6667. — *Doppio tallero*, in proporzione. — *Doppio fiorino* = L. 4,1998. — *Fiorino* da 60 *kreutzer* = L. 2,0999. — $^{1}/_{2}$ fiorino, in proporzione. — *Di rame*: pezza da 6 *kreutzer* = L. 0,1913. — *Da* 3 *kreutzer*, in proporzione. — *Da* 1 *kreutzer* = L. 0,0305.

BEAUCAIRE. — Città trafficante di Francia, nel dipart. del Gard, sulla destra del Rodano, celebre sovratutto per le sue fiere, instituite nel 1217, da Raimondo conte di Tolosa, ed oggi ancora (nonostante la generale decadenza di siffatti mercati, renduti meno necessari dacchè le perfezionate vie di comunicazione e la libertà degli scambi hanno fatto del mondo intero una fiera) frequentate dai commercianti di tutte le rive del Mediterraneo. — Gli affari che annualmente vi si concludono, sommano, in media, ad oltre 30 milioni di fr., e consistono specialmente in sete, cotoni, lane, cuoia, vini, acquavite, olii e frutta. — I trafficanti arrivano intorno al 25 giugno; le vendite reali cominciano l'8 luglio; il 21 del mese stesso proclamasi l'apertura ufficiale della fiera, che dura fino a mezzanotte del 28. — Le cambiali pagabili in fiera sono presentate il 27 e protestate il 28.

BEAUNE. — Città della Côte-d'-Or in Francia, notabile per l'attivo commercio de' suoi riputatissimi vini, che rappresenta annualmente una somma da 6 a 7 milioni di franchi.

BEAUVAIS. — C. l. del dip. dell'Oisa, in Francia, città di grande industria. — Vi si fanno annualmente, in media, per 2 milioni di fr. di coperte di lana; per egual somma, di panni; per 1 milione $^{1}/_{2}$ di fr. di tappeti, per 500,000 fr. di velluti d'Utrecht; per 700,000 fr. di articoli di paramenteria; per 300,000 fr. di tessuti stampati; per 700,000 fr. di spazzole, bottoni ed altri minuti oggetti.

BELFAST. — Porto ragguardevole d'Irlanda, contea di Antrim, sulla sinistra ed alla foce del Lagan. — 100,000 ab. — Con Leeds e Dundee, Belfast è uno dei grandi centri dell'industria liniera. La raccolta del lino d'Irlanda rappresenta d'ordinario $^{1}/_{4}$ delle 120,000 tonnellate inglesi di lino che l'industria britannica lavora, cavando dall'estero, segnata-

mente dalla Russia gli altri $^3/_4$. Belfast è il principale emporio di quella esportazione di telerie irlandesi, che ragguaglia il valore di non meno di cento milioni di franchi.

BELGIO. — Piccolo ma florido reame d'Europa, tra l'Olanda a N., la Prussia ed il Granducato di Lussemburgo all'E., la Francia a S., ed il mare del Nord all'O. — Superf. chil. quadr. 29,456. — Popolazione 4,577,236 ab. — Capitale Bruxelles. — Esso è, senza dubbio, uno dei paesi ove l'industria sia più progredita: il numero delle macchine a vapore (che al 1° gennaio 1858 era di 4,010, di una forza di 127,332 cavalli) ne è la prova migliore. — Gode, dopo l'Inghilterra, il prezioso privilegio di essere il massimo centro di produzione carbonifera. L'estrazione del carbon fossile nella provincia dell'Hainaut salì nell'anno 1855 a 6,458,416 tonn. = 73,367,954 ettol. Per formarsi un'idea di questa quantità, basti il dire che, distesa con un'altezza di due metri, essa coprirebbe una superficie di 3,668,348 metri quad., ossia 367 ettari; raccolta in un solo cumolo, formerebbe una montagna piramidale di 200 metri d'altezza, 375 metri di diametro, e 1,178 metri di giro alla base; montagna di carbone che eccederebbe di 54 metri la più alta delle Piramidi d'Egitto. — Aggiungendo alle 6,458,416 tonnell. dovute alla provincia di Hainaut, le 1,950,000 tonn. fornite dalle provincie di Liegi e di Namur, si ha il prodotto totale delle miniere carbonifere del Belgio, in 8,400,000 tonn. di combustibile. — Nel 1857 la quantità di carbone esportato, specialmente nell'Olanda ed in Francia, fu di tonn. 2,885,291. — Non meno importante è l'industria metallurgica: l'esportazione del ferro greggio nel 1857 fu di 57,066,000 chilog.; della ghisa, di 4,806,186 chil.; del ferro laminato e lavorato, di 45,775,793 chil. — Le armi da caccia ed altre esportate nello stess'anno, ammontano al valore di L. 10,201,208. — Il Belgio possiede negli stabilimenti della Vieille-Montagne, di Corfalin, della Nouvelle-Montagne, di Bleyberg, i principali centri di produzione del zinco in Europa. — La tavola seguente farà vedere il movimento progressivo del commercio belga, nello spazio di 22 anni:

Movimento commerciale e marittimo del Belgio dal 1836 *al* 1857 *inclusive.*

ANNI	IMPORTAZIONI ed ESPORTAZIONI RIUNITE. Commercio gen.	ENTRATE ED USCITE RIUNITE. Bandiere belga e straniere	ANNI	IMPORTAZIONI ed ESPORTAZIONI RIUNITE. Commercio gen.	ENTRATE ED USCITE RIUNITE. Bandiere belga e straniere
	Lire.	*Tonnellate.*		*Lire.*	*Tonnellate.*
1836	374,541,000	467,751	1847	732,234,000	830,074
1837	378,351,000	578,214	1848	631,632,000	518,361
1838	431,632,000	669,769	1849	916,437,000	706,005
1839	392,435,000	471,697	1850	912,546,000	688,542
1840	429,903,000	377,406	1851	903,817,000	633,640
1841	480,625,000	505,505	1852	1,045,604,000	8[illegible]9,324
1842	484,800,000	576,672	1851	1,194,350,000	795,203
1843	511,666,000	653,081	1854	1,335,425,006	867,786
1844	585,025,000	585,628	1855	1,376,685,000	87[illegible],011
1845	673,380,000	734,128	1856	1,590,081,000	1,956,204
1846	634,479,000	830,652	1857	1,631,560,000	1,180,835

Il movimento commerciale del Belgio si accosta dunque attualmente a *due mila milioni* di lire, con un aumento di 335 per $^0/_0$ dal 1836 al 1857.

Nel 1859 il valore totale delle importazioni (commercio speciale) si è elevato a 451,056,785 fr., oltre a 86,978,520 fr. in numerario. Quello delle esportazioni fu di 413,327,253 fr., non compresi 292,829,086 fr. in numerario.

I trasporti marittimi, nello stess'anno 1859, si fecero sopra 3,409 navi all'entrata, e 3,318 all'uscita, o, in totale, 6,727 navi, con una capacità complessiva di 1,142,421 ton., e con un tonnel.° effettivo di 854,652 ton.

MEZZI DI COMUNICAZIONE. — Una delle più complete e perfette reti di canali e di ferrovie copre il paese, e collega fra loro i precipui centri di popolazione e d'industria — La lunghezza totale della rete di strade era, al 31 dicembre 1858, di 1,692,633 metri, di cui 745,338 esercitati dallo Stato, e 947,295 da compagnie. — Fra le vie navigabili citeremo: il canale di Charleroi; da Gand a Terneuzen; da Mons a Condè; da Pommerœul a Antoing; di Moevaert; da Gand a Ostenda; della Campina; la Schelda; la Mosa; la Dendra; la Lys; la Sambra ecc. — Le ferrovie sono: 1.ª La *linea del Nord*, da Brusselle-Malines-Anversa e da Contich a Lierre. — 2.ª La *linea dell' Ovest*, tra Malines-Gand-Bruges-Ostenda, da Gand-Courtray alla frontiera di Francia, da Monscron a Tournai — 3.ª La *linea dell' Est*, da Malines-Lovanio-Liegi-Verviers alla frontiera prussiana. — 4.ª La *linea del Mezzodì*, da Bruxelles-Mons alla frontiera di Francia; da Braine-le-Comte a Namur. — Queste ferrovie sono costrutte dallo Stato. Quelle costrutte da compagnie sono: Bruxelles-Alost-Gand; Dendra e Waes (Ath e Lokeren); Fiandra Occidentale, Tournai a Turbise; Mons a Manage; Manage a Wavre; Charleroi a Lovanio; Erquelinnes a Charleroi; Entre-Sambre-et-Meuse; Morialmè a Chatelineau; Anversa a Gand; Anversa a Rotterdam; Lierre a Turnhout; Saint-Trond a Maestricht; Pepinster a Spa; Bruxelles-Namur-Arlon; Namur a Liegi; Audenarde alla Pinte; Mons a Haumont; Erquelinnes a Baume; Lichtervelde a Furnes; Mariemburgo a Chimai. La lunghezza totale delle ferrovie esercitate al 30 giugno 1859, era di 8,837 chilometri.

Le MISURE, i PESI e le MONETE sono quelle del sistema francese, con la stessa nomenclatura. — Usasi talvolta in Anversa il fiorino dei Paesi-Bassi = L. 2. 11 $^{66}/_{100}$ (189 = 400 fr.), e suddividesi in 100 cents. In altri luoghi del Belgio, il prezzo dei cereali stabiliscesi in fiorini di Brabante = 20 soldi; il soldo = 12 denari; 141 fiorini = 800 fr.; 7 fiorini di Brabante = 6 fiorini dei Paesi-Bassi. L'antica libbra di Brabante = 16 once = 467 g. $^{67}/_{100}$.

BELGRADO. — Città principale della Servia, al confluente del Danubio e della Sava. — 35,000 ab. — Il movimento commerciale della Servia, che ha in Belgrado il suo emporio, rappresenta una somma di 35 a 40 milioni di fr. annui. I maiali formano l'articolo principale della esportazione serba: da documenti ufficiali risulta che, in 14 anni, dal 1844 al 1857 incl., si esportarono 3,643,291 di cotesti animali, per un valore tot. di L. 218,587,000, ossia, in media annua, 260,235 maiali per L. 15,613,357.

BENARES. — Città indiana, nella presidenza del Bengala, sulla sinistra del Gange, venerata come santa dai pellegrini che vi affluiscono da ogni angolo della penisola. — Come nella Mecca, come in Hurdwar ed in altre città orientali, questi religiosi pellegrinaggi apportano a Benares un immenso movimento commerciale, in occasione delle periodiche fiere. — I pesi e le misure sono quelle di CALCUTTA (V.); ma vi si adoperano inoltre: il *mahud* o *maund* di Mirzapora = 40 *sihrs* = 39,1176 chil., il *shir* o *seer* di Mirzapora = 0,97794 chil. ed il *mahud* d'Allahabad e di Lucknow = 44,7059 chil.

BENCOOLEN. — Porto della costa S.-O. dell'isola di Sumatra, sotto 3° 49′ lat. S., e 100° 7′ long. E. — L'Olanda, che lo possiede, ne trae riso, caffè, spezierie, pepe, canfora, polvere d'oro; e v'importa oppio, tessuti indiani ed articoli europei.

BENDER-ABASSI. — Il principale porto di Persia, nel Kerman, sullo stretto d'Ormus, sotto 27° 18′ lat. N., e 53° 46′ long. E. Benchè la sovranità nominale appartenga allo Scià, il possesso di quel porto spetta all'iman di MASCATE (V.). Il suo commercio è però decaduto dacchè BUSCIRA è divenuta l'emporio del Golfo Persico.

BENGHAZY. — Porto della reggenza di Tripoli, sulla costa orientale del golfo della Sirte, a 32° 7′ lat. N., e 17° 41′ long. E. — Commercio di bestiami, burro, lane, grani, frutta e legumi.

BENGUELA. — Città e colonia portoghese, sulla costa occident. d'Africa, a 12° 28′ lat. S. ed 11° 10′ long. O. — Comodo ancoraggio. — Il regno di Benguela abbonda di manioca, granturco, cotone, indaco, palme, pimento, animali domestici. Se ne trae oro, ambra, avorio, cera, gomma copale, ecc. A 20 chilom. dalla città, una miniera ricchissima di salnitro.

BENICARLO. — Porto spagnuolo sul Mediterraneo, prov. di Valenza. Notabile pel commercio dei vini rossi scuri adoperati per miscela coi vini più leggieri.

BENIN. — Vasto golfo della costa occident. d'Africa, tra il capo S. Paolo (5° 56′ lat. N. e 0° 21′ 54″ long. O) ed il capo Formoso (4° 16′ 21″ lat. N. e 3° 4′ 10″ long. O). — La costiera è tutta sparsa di fattorie europee, il cui commercio fu nel 1856 come segue:

	Tonnellate.	Valore.
Benin propriamente. detto (bandiera inglese). . .	2,500.	Lst. 112,500
Talma (band. francese ed amburghese).	2,250.	» 101,250
Badagry (band. franc., ingl., ital., portogh. ecc.	1,250.	» 96,250
Porto Nuovo ecc. id.	2,500.	» 112,500
Ahquay ecc. id.	1,500.	» 67,500
Diversi porti degli Stati-Uniti d'America	300.	» 13,500

Il totale delle operazioni, comprese quelle di Lagos, fu di 174,800 tonnellate, del valore di 858,200 lir. sterl. Il commercio particolare di Lagos vi è compreso per

3,884 tonn. d'olio di palma del valore di	Lst.	174,780
16,057 libbre inglesi d'avorio »	»	3,211
33,491 libbre inglesi di cotone »	»	837

Dall'Europa vi si importano tessuti di cotone, chincaglierie, polvere da fuoco, potassa, sete, velluti, corallo, perle di Venezia e vetrerie. — La gurda di Spagna è la moneta più conosciuta; ma la moneta corrente è formata di conchiglie di *cauris*.

BERDIANSCA. — Città e porto di Russia, sul mare d'Azof. — Pop. 11,000 ab. — Attivissimo commercio di grani, lana, pelli, grane di lino e canape. — Buon porto naturale, con acque profonde da 1 a 6 metri. — L'esportazione giunse in taluni anni a 300,000 tchetverte di grano (la tchetvert = 209,726 litri).

BERGAMO. — Città importante dell'Alta Italia. — Pop. 40,000 ab. — Cospicue manifatt. di seterie e d'altri tessuti, attivo commercio di seta, olio, grani, vino, lana e tessuti. — Oltre ai pesi ed alle misure legali del Regno d'Italia, vi sono in uso: *Misure di lunghezza*: piede = 12 once = 0,437,767 m.; oncia = 0,036,481 m.; cavezzo = 6 piedi = 2,626,602 m.; braccio = 0,65,932 m. — *Misure di capacità* (materie secche): carro = 8 some = 13,7024 ett.; soma o sacco = 8 staja = 1,7120 ett.; stajo = 32 quartari = 21,41 l.; quartaro = 0,672 l.; — *(pei liquidi)*: brenta = 54 pinte = 70,6905 l.; pinta = 2 boccali = 1,3091 l.; boccale = 0,6545 l. — Pesi: libbra grossa = 30 once = 812,8221 gr.; liretta = 12 once = 325,1288 gr.; oncia = 27,09407 gr.; rubbio = 10 lib. gr. = 8,128 chil. — Fiera importante, che comincia il 26 agosto e dura al 7 settembre.

BERGEN. — Piazza ragguardevole di Norvegia, in fondo alla baai Vaagfiord, a 60° 10' lat. N. e 4° 44' long. E. — Pop. 28,000 ab. — Di difficile accesso per le circostanti scogliere. — Emporio delle pescagioni dei mari vicini, che danno per più di 40 milioni di lire annue all'esportazione norvegiana. Nelle buone annate questa comprende, per la sola Bergen, 700,000 vog (da 18 chilog. l'uno) di stoccofisso; 200,000 di merluzzo salato; 400,000 barili di aringhe; e 20,000 d'olio di fegato di merluzzo.

BERLINO. — Cap. del reame di Prussia, sulla Sprea, a 52° 31' 12" lat. N., ed 11° 3' 29" long. E. — Pop. 500,000 ab. — Grande sviluppo industriale: fonderie di ferro (il solo prodotto della Fonderia Reale ragguaglia circa 12,000 quintali annui); fabbriche di utensili di latta; di tabacco; di polveri da sparo; di selleria e buffeteria; cartiere; ecc. È la prima piazza dell'Europa continentale pel commercio delle lane (Nel 1856 per un valore di 6,030,025 talleri). Notabile è pure il commercio della seta, specialmente con la Lombardia. Dopo Lipsia è il centro precipuo del traffico librario, alimentato da 41 tipografie, 8 fonderie di caratteri, 14 officine d'incisione, e 23 litografie. — *Usi locali*: il filo vendesi a *stück* di 20 matasse di 40 *faden* (braccia) di 3 $^1/_2$ aune. — L'alcool a *stück* di 200 *quarts* contenenti 54 % d'alcool, alla temperatura di 12° $^4/_9$ Reaumur. — La maggior parte delle merci vendonsi a *centner* (quintali) di 51,448 chil., od a *pfund*, di 467,711 gr. La latta inglese si vende a casse; il burro di Slesia in tonnellate da 30 quart di Prussia = 34,351 lit., quello di Pomerania e di Mecklemburgo, a

centner; gli aranci, al cento; il litargirio dell'Harz, a tonnellata; il litargirio inglese, a centner; il rhum a 192 quart = 219 litri; le sardelle, ad *anker* = 34,35095 l.; il sapone fresco, a 280 pfund = 131 kil., o a 240 pfund = 112 chil.; gli altri saponi, a centner. La tara generalmente è netta. Sullo zolfo in cassa, le uve secche, i siroppi, la tara è di 10 %; sull'olio d'oliva per 1000 pfund e più, di 14 %; da 1000 a 500 pfund, di 16 %; al dissotto di 500 pfund, di 18 %. — Le compre fannosi a contanti; il venditore paga la mediazione di merci, in ragione di 1 %; la mediazione di sicurtà, di 1/4 %. La provvigione e lo star del credere dipendono dalle convenzioni: la provvigione di compra sui prodotti indigeni è da 1 a 2 %; sui coloniali, di 1/2 %; sul vino, da 5 a 10 %; quella di vendita sui prodotti prussiani, di 1/2 e 3 %; sui coloniali di 1/2 fino a 20 %. Lo star del credere varia da 2 a 10 %.

BERNA. — Cap. della Svizzera. — Pop. 33,000 ab. — Centro industriale importante, e con Lucerna e Zurigo uno dei principali empori dell'interno commercio elvetico. — Fabbriche di cotoni, sete da ombrelli, cappelli di paglia, concerie, cartiere, molini da polvere, armerie ecc.

BESANÇON. — C. I. del dip. del Doubs, in Francia, a 47° 13' 54" lat. N., e 3° 42' 30" long E. — L'orologeria ne è la principale industria, e fabbrica annualmente più di 150,000 orologi d'oro e d'argento, per un valore di 6 ad 8 milioni di fr. Grandi fonderie di ferro e seghe meccaniche vi danno lavoro a molte braccia.

BEURBERA. — Porto africano sul golfo d'Aden, a 10° 20' lat. N, e 42° 30' long. E. Dalla fine di ottobre a quella di marzo, gran fiera a cui affluiscono più di 20,000 trafficanti, che se ne vanno, lasciando quasi deserta la città, al ritorno del monsone d'aprile. I negozianti dell'Yemen, di Mascate, di Sour, di Ras-el-Kima, di Bassora, di Bagdad, di Bombay ecc, vi portano i prodotti delle loro industrie, scambiandoli fra loro e coi prodotti del paese, che sono specialmente gomma, mirra, incenso, avorio, ebano, piume di struzzo. — L'Inghilterra è la sola potenza europea che mandi agenti a Beurbera.

BEYROUTH. — Città e porto di Siria, a 33° 49' 45" lat. N., e 33° 7' 45" long. E., centro principale del traffico della contrada. — Pop. 60,000 ab. — Cattivo porto. — Esportaz. principali: cotone e seta, (V. TURCHIA.)

BIAFRA. — Grande baia del golfo di Guinea, sulla costa occid. d'Africa, tra il Capo Formoso, ed il Capo Lopez. — L'Inghilterra fa in quei paraggi un attivo commercio.

BILBAO. — Città di Spagna a 43° 11' lat. N., e 5° 21' long. O. — Pop. 20,000 ab. — principale emporio del nord della Penisola, e centro di un'attiva industria di ferri, minuterie, tele da vele, corde, concerie, vetrerie.

BIRMINGHAM. — Dopo Manchester la seconda città industriale dell'Inghilterra, e la prima del mondo per le arti metallurgiche, nella contea di Warwick. — Pop. 240,000 ab. — Poco lungi dalla città è il famoso Soho dove Giacomo Watt ed il suo socio Boulton fabbricarono nel 1767 la prima macchina a vapore, e dove oggidì trovansi tante di

queste macchine per la complessiva forza di 6000 cavalli, o 90,000 uomini. — La fabbricazione del ferro, dell'acciaio e di tutti gli altri metalli, vi ha acquistato il più alto grado di perfezione e di sviluppo, grazie all'attività degli abitanti, alla posizione centrale della città, alla prossimità di miniere di ferro e di carbone inesauribili, alla bontà ed alla copia dei mezzi di comunicazione e trasporto.

BISCHWILLER. — Città del Basso-Reno, sulla Moder. Centro importante per la produzione della robbia, del canape e dell'orzo, e pel lanificio, per le fabbriche di panni, guanti di lana, sapone e stoviglie.

BLIDA. — Città d'Algeria, alle falde del piccolo Atlante, rinomata specialmente pe' suoi aranci, di cui se ne esporta una grande quantità.

BLYTH — Città e porto inglese, nel Northumberland, con una fabbrica di ferro e cantieri di costruzione marittima.

BOGOTA o SANTA-FE'-DI-BOGOTA. — Città della Nuova-Granata, a 4° 35' 48" lat. N, e 76° 32' 30" long E. — Pop. 50,000 ab. -- (V. Cartagena).

BOLIVIA. — Stato dell'America meridionale, tra il Perù all'O. ed al N., il Brasile all'E., il Rio-de-la-plata ed il Paraguay al S — Superficie 801,540 chil. quadr. — Pop. 2,326,126 ab. nel 1855. — Cap. Chuquisaca; altre città inportanti La Paz e Cochabamba. — Suolo riccamente produttivo, sebbene, come tutta l'America del Sud, male coltivato. Doviziose miniere di metalli preziosi, massime d'argento.

BOLOGNA. — Una delle più cospicue città d'Italia, tra il Reno e la Savena. — Pop. 80,000 ab. — Commercio di esportazione notevole, specialmente di sete, vino, olio, canape. — Molte filature di seta; manifatture di seterie e velluti; fabbriche d'acqua di Felsina; di carta, di fiori artificiali, di buffeterie, vetro, armi e strumenti, di sapone, di mortadelle ecc. Sull'industria della canapa, importantissima nella provincia di Bologna, possiamo fornire i dati seguenti: prodotto annuale medio della materia greggia chilogrammi 8,500,000, non calcolati chilogrammi 750,000 di stoppa. Valore medio totale L. 6,151,500. — Consumo e lavorazione nell'interno della provincia chilogr. 3,250,000; nel resto d'Italia, chilogr. 2,250,000; all'estero, cioè Francia, Germania, Spagna, Portogallo, Inghilterra, chilogr. 3,000,000. — Nelle vendite si usa la tara del 2 % e talvolta del 3. — Oltre al sistema metrico del Regno d'Italia, sonvi in uso: *Misure di lunghezza*: piede = 12 once = 0,3801 m.; oncia = 0,031675 m.; passo = 5 piedi = 1,9005 m.; pertica = 10 piedi = 3,801 m.; braccio = 0,640 m.; braccio per tela = 0,519 m.; braccio per stoffe di seta = 0,595 m.; — *Misure di capacità* (per materie secche): corba = 2 staia = 78,6453 l.; staio = 8 quartieroli = 39,32265 l.; quartierolo = 4 quarticini = 4,42708 l.; quarticino = 1,10427 l. — *Pei liquidi:* corba = 4 quartarole = 78,5917 l.; quartarola = 15 boccali = 19,6479 l.; boccale = 4 fogliette = 1,3099 l.; foglietta = 0,3275 litro. Pesi: peso = 25 libbre = 9,04625 chil.; libbra = 12 once = 361,85 gr.; oncia = 16 ferlini = 30,154 gr.; ferlino = 10 carati = 1,8846 gr.; carato = 4 grani = 0,18846 gr.; grano = 0,4711 gr.

CAMBI.

PIAZZE	BASE	USO	CERTO	INCERTO
			L.	L.
Augusta . . .	Per 100 fiorini correnti . . .	3 mesi	— —	212 1/2
Ancona	» 100 lire italiane	1 »	99 1/4	— —
Firenze	» » id.	1 »	99 —	— —
Genova	» » id.	1 »	— —	99 1/2
Livorno	» » id.	1 »	99 —	— —
Milano.	» » id.	1 »	99 1/4	— —
Venezia	» 100 fiorini d'argento . .	1 »	— —	246 1/4
Parigi	» 100 franchi	3 »	— —	99 —
Lione	» » id.	3 »	— —	99 —
Marsiglia . . .	» » id.	3 »	— —	98 3/4
Torino	» 100 lire italiane	1 »	— —	99 1/2
Roma	» 100 scudi	1 »	— —	529 —
Londra	» una lira sterlina	3 »	— —	25 1/5
Trieste	» 100 fiorini austriaci . . .	1 »	— —	182 1/2
Vienna	» » id. . . .	1 »	— —	182 1/2
Napoli	» 100 ducati	1 »	424 —	— —

Le *antiche monete* sono ragguagliate alla *lira italiana* sulle basi seguenti:

Pezzo da scudo 1,00 . . . . Lire 5,320
» 0,50 . . . . » 2,660
» 0,30 . . . . » 1,596
» 0,20 . . . . » 1,064
» 0,10 . . . . » 0,532
» 0,05 . . . . » 0,266

BOLTON. — Città inglese del Lancastro, ed uno dei grandi centri del cotonificio. Samuele Crompton, Giacomo Hargreaves, Tommaso Arkwright ed altri inventori o perfezionatori della *mull-jenny* nacquero a Bolton o nei dintorni. — La popolazione di quella città, che non era che di 5,604 ab. nel 1778, oltrepassa oggi i 70,000. — Nel 1851 vi erano 68 fabbriche di cotone, con 960,000 fusi, 3,300 telai, 4,073 cavalli-vapore, trasformanti una materia greggia di 17,594,296 libbre inglesi. — Arroge 20 officine meccaniche producenti più di 20,000 tonnellate di ferro; varie manifatture di tele di lino, seghe, fabbriche di prodotti chimici, sapone ecc.

BOMBAY. — Cap. della presidenza occidentale dell'India inglese, a 18° 54' lat. N., e 70° 33' longitudine E. — Vasto e buon porto, entrando nel quale ed uscendone ogni nave paga un dritto di 50 rupie fino a 300 tonnell.; e crescente di 5 rupie ogni 100 toun. di più. — Arroge: un diritto di pilotaggio, che a seconda della portata delle navi, va da 50 a 170 rupie, nella bella stagione, e da 75 a 195 rupie nell'epoca dei monsoni; un diritto annuale di faro di 15 a 20 rupie per ogni 100 tonnellate, un diritto d'ancoraggio di 1 anna per tonnellata. — La piazza di Bombay è solo seconda a Calcutta pel commercio del litorale indiano, da quest'ultimo porto fino al Sind, nonchè per quello della

Cina, della Malesia, del Mar Rosso e del Persico, come pure per le relazioni di quei paesi coll'Europa. Nell'anno 1853-54, la totalità di questo traffico raggiunse la somma di 212,500,000 franchi per l'importazione, e di 237,500,000 franchi per l'esportazione. — Nell'anno 1856-57, l'importazione fu di 297 milioni di franchi, e l'esportazione di 269 milioni. — L'abolizione del sistema restrittivo ha notabilmente accresciuto il commercio con la metropoli. Questa manda a Bombay tessuti di cotone e di lana, filati di cotone, chincaglierie, rame, ferro, piombo, vetro, pellerie, carta, vini, ecc.; e ne trae cotone greggio, seta di Cina e Persia, avorio, pepe, spezierie, caffè, lana ecc. Bombay riceve dai paesi del Mar Rosso caffè e lana; dalla Cina, seta, stoffe, zucchero, metalli preziosi, e manda al Celeste Impero, cotone, oppio, legno di sandalo, perle ecc. Il commercio col Golfo Persico è in parte diminuito, dacchè l'Inghilterra ha preso, in questi ultimi tempi, a spedire per la via di Trebisonda e degli scali del Levante, le merci che prima spediva per quella di Buschir e di Bombay in Persia. Ciò però che quest' ultima piazza ha perduto per cotale motivo, fu compensato dalle aumentate relazioni dirette con la Persia stessa. — La più cospicua industria locale è quella delle costruzioni navali in eccellente legno teck. — Esistono cinque linee di piroscafi: una con Aden, 2 partenze al mese; la seconda con la Punta-di-Galles, id.; la terza con Kurrachee, 3 partenze per settimana; la quarta con Surate, id; la quinta con Panwell, partenza giornaliera. — Il taglio dell'istmo di Suez è destinato ad accrescere immensamente l'importanza commerciale di Bombay.

Usi di piazza. — Le misure giusta le quali si fanno le contrattazioni variano a seconda delle diverse merci. Il cotone si vende a ***candy*** di 7 quintali inglesi (chil. 355,58); il caffè, a ***maund*** da 41 libbra inglese e 6 cent; l'indaco, a ***maund*** da 46 libbre; lo zucchero, a ***maund*** da 38 lib. $^1/_4$; i denti d'elefante, a ***maund*** da 37 lib. $^1/_2$; la gomma, le grane oleose e la madreperla, a quintale inglese; la canapa ed il pepe, a ***candy*** di 5 quint. $^1/_4$; la lana, a ***candy*** da 588 libbre; il riso, a sacchi da 168 libbre inglesi. — Le merci inglesi vendonsi a misure inglesi, tranne il ferro che si esita a ***candy*** da 718 lib. $^1/_2$. — Eccettuati l'oppio ed il sale, che pagano un diritto di accisa, le merci indigene sono esenti da dazio. Sull'***importazione***, i filati di cotone inglesi o delle colonie, pagano 3 $^1/_2$ per $^0/_0$ di dazio; gli stessi, esteri, 7 p. $^0/_0$; le macchine, conserve alimentari, pitture, profumi, plachè, sellerie, buffetterie, carta, stoviglie, vetri, porcellane, carrozze, tessuti di cotone, coltellerie, pagano sull'ammontare della fattura, aumentato di 10 p. $^0/_0$, il 5 p. $^0/_0$ se di provenienza inglese, ed il 10 p. $^0/_0$ se esteri. I vini e liquori pagano 1 rupia per gallone imperiale. Sull'***esportazione*** (tranne il cotone, esente sempre) tutte le merci prodotte nell'India pagano 3 per $^0/_0$ ***ad valorem***. Ogni merce può essere messa in deposito senza dazio, ma, se esportata, paga $^1/_3$ dei dazi corrispondenti Vi ha un ***drawback*** di $^7/_8$ del dazio d'entrata per ogni merce riesportata entro 2 anni. — Le vendite fannosi d'ordinario a due mesi respiro; e quando sono fatte per anti-

cipazione, lo sconto è del 9 p. % all'anno o di 1 ½ p. % al mese. — La commissione di compra o di vendita d'oppio, di pietre preziose, di diamanti, di navi e di case, è del 2 ½ per %. — Il commissionario preleva 3 ½ per % per la vendita o la compra dei metalli preziosi, ed inoltre 1 % pel ricupero dei prodotti della vendita; sulle altre merci, la commissione è di 5 p. %, riducibile a 3 ¾ p. % sul totale delle merci, quando vi è scambio di prodotti — Per gli effetti di commercio, la commissione è 1 p. %. — Lo star del credere per merci è 2 ½ p. %, e per effetti di commercio, 1 ½ p, %.

Misure *di lunghezza*. — *Hath*, *hehloh*, *covid* (cubito) = 16 tussoo = 0,45719 m. — *Tussoo* = 0,28574 m. — *Pei tessuti*: *goss* o *guz* = 0,6857877 metro, o la *jarda inglese* = 0,91438 m.; o il *cohrdsch* di 20 pezze per le stoffe manofatte. — *Misure di capacità* (materie secche): *Candy* = 8 parah = 162,5674 chilog.; *parach* = 16 pehli = 20,321 chilog ; *pehli* o *adowli* = 4 seer = 1,270 chil.; *seer* o *shir* = 2 tippree = 0,3175 chil.; *tippree* o *tipprih* = 0,15875 chil. — *Nel commercio all'ingrosso*: *parah* = 21,59085 chil. *Pel riso*: *murah* = 4 candis = 25 parah = 390,7900 chil. *Candy* = 5 adowly = 97,947 chil. (circa 881 litri); *parah* = 15,6716 chil. (14,096 l.); *adowlg* = 7 ½ sihr = 0,28358 chil. (0,7048 l.); *sihr* = 2 tipprih = 0,10447 chil. (0,0939 l.); *tipprih* = 0,05223 chil. (0,0469 l.). Il sacco di riso pesa 6 *mahnd*, ovvero 76,2 chil. *Pel sale*: *Rasch* = 16 auna = 421,48 ett. (4066 chil.) *auna* = 100 parah = 26,3426 ett. (2540 chil.); *parah* o *korba* = 10 ½ adowly = 26,3426 l.; *adowly* = 2,5088 l. — *Pei liquidi* usasi l'antico *gallone inglese* = 3,7852 l. (V. Gran-Bretagna). *Per gli spiriti* sono usitati: il *mahnd* = 50 sihr = 34,797 chil.; il *sihr* = 0,6959 chil.

Pesi. — Oltre ai legali inglesi, sono usitati: *candy* = 354,0116 chil.; *mahnd* = 40 sihr = 12,70058 chil.; *sihr* o *seer* = 30 peiss = 0,3175 chil; *peiss* = 0,01058 chil.; *tank* = 0,0041 chil.

Monete. — *Di conto*: *Rupia* della compagnia. = 4 quarti = L. 2,3757. — *Quarto*. = 100 ree = L. 0,5939; *rea* o *reis* = L. 0,0059. — *Reali* in oro: *mohur* = 3 pannehee = 15 rupie = L. 36,8235; *pannhea* = 5 rupie = L. 12,2745; *rupia* = L. 2,4545, al titolo di $^{917}/_{1000}$; — in argento: *Rupia* = L. 2,3757; ½ *rupia* e ¼ *rupia* in proporzione, al titolo di $^{920}/_{1000}$; — in rame: *fuddea* = L. 0,0248; *dogganey's* = L. 0,0124; *dorca* = 6 ree = L. 0,354; *urdea* = L. 0,0236.

BONA. — Piazza d'Algeria, a 36° 53′ lat. N.; e 5° 25′ long. E. Il golfo omonimo, compreso fra i capi di Garda e Rosa, offre mediocre ancoraggio presso il Forte-Genovese. — Gli affari commerciali ammontarono nel 1855, a L. 7,839,844 per le importazioni, ed a 4,822,504 per le esportazioni. Entrarono nello stess' anno 485 navi portanti 46,863 tonn., ed uscirono 555 navi, con 72,833 tonn. — Le miniere di Mebudja, distanti 14 chilom. da Bona, forniscono ottimo ferro, lavorato nell' officina d'Alelik.

BONN. — Città delle prov. renane, con grandi filature e fabbriche di cotone e seta

BONNY. — Città del Golfo di Guinea, centro del commercio dell'olio di palma. — Il *puncheon* (tonnellata d'olio) contiene 210 galloni inglesi, del peso di 3 chil. 400 gram. Il prezzo medio è di 300 L. la tonn. Gli articoli coi quali questa merce si scambia, sono: sale bianco, stoffe, acquavite, polvere, fucili, tabacco, e minuti articoli di chincaglieria e vetreria.

BORDEAUX. — Cospicua piazza francese sulla sinistra della Garonna, a 121 chilom. dall'Oceano, sotto 44° 50′ lat. N., e 2° 54′ long. O. — 150,000 ab. Nel 1857 vi entrarono in deposito tante merci per 1,399,000 quint. metr., e pel valore di circa 93 milioni di fr. Il numero delle navi affluitevi, fu di 2,536 portanti 524,060 tonn. Il movimento totale della piazza ragguagliò il valore di 330 milioni di fr.; il che la costituisce il terzo porto della Francia, non primeggiandola che l'Havre e Marsiglia. — Tanta prosperità è in peculiar modo dovuta alla felice sua posizione sopra un gran fiume navigabile ai più grossi bastimenti, ed in prossimità del canale di Linguadoca, che le offre facili relazioni col Mediterraneo. — Le più considerevoli esportazioni consistono nei vini e nelle acquavite. I famosi vigneti di Chateau-Margaux, di Lafitte, di Latour, di Haut-Brion ecc., salvati mercè la bella invenzione di Bremontier dall'invasione delle dune, fanno la ricchezza del territorio bordelese. La esportazione dei vini in bottiglie fu, nel 1854, di 58,338 ettol.; nel 1855, di 48,727 e nel 1856, di 66,721. Circa il 50 p. % dei vini esportati dalla Francia appartengono al dip. della Gironda. — Comechè Bordeaux non sia propriamente città manifattrice, contiene però notabili raffinerie di zucchero, stabilimenti di ceramica, filature di cotone ecc.

USI DI PIAZZA. — La *mediazione* delle merci è di $^1/_2$ % pagato dal compratore; pei vini, del 2 %, dal venditore; per le assicurazioni, di $^1/_8$ % sulla somma assicurata. — Il *magazzinaggio* è fatto o in depositi fittizi municipali, o in deposito reale sotto la dipendenza della camera di commercio, e varia da 5 a 20 cent. per mese e per tonnell. — I *diritti di mancina*, per caricare o scaricare un collo inferiore a 5,000 chil., sono di cent. 10 per ogni 100 chil.; per un collo da 5,000 a 10,000 chil., di 25 cent. per ogni 100 chil.; per un collo da 10,000 a 15,000 chil., di 75 ad ogni 100 chil ; al di sopra di 15,000 chil., i colli pagano 1 fr. 25 cent. per ogni 100 chil. — Le transazioni su merci hanno luogo (in generale) *a contanti*, od al termine di 60 a 90 giorni, scontabili in ragione di 5 % all'anno. Nel primo caso, si accorda al compratore uno sconto del 3 $^1/_2$ %; nel secondo, di 3 %. La consegna deve operarsi nei dieci giorni consecutivi alla vendita. Le compre di *vino* si fanno, per solito, a contanti pagabili all'atto della consegna, sotto deduzione da 3 a 6 % di sconto e di 2 % di mediazione. — Le *tare* sono: per l'aloe soccotrino, netta; per le mandorle, deduzione del primo dei due imballaggi; per l'anice, peso brutto, tela perduta; per l'arsenico, netta; per l'assa fetida, id.; pel caccao, id. in fusto; in sacchi, 1 chil. per quelli pesanti meno di 61 chil.; di 1 chil. 50, al di sopra fino a 75 chil. 50; e di 2, per quelli superiori a questo peso; pel caoutchouc, 1 chil. per

sacco; pel caffè, tara netta, in fusti; e in sacchi, come il caccao; pel caffè moka, tara reale e proporzionale; cannella, id; cocciniglia, netta; cotone, in balle quadre, 6 %, *dono* 1 chil. 50 a 2 chil., secondo il peso, in balle rotonde, 4 %, *dono* 2 chil.; dell'India, 8 %, *dono* 1 a 2 chil.; ballotti, 6 % *dono* 50 decagr.; cremor di tartaro, tara reale; crine, 5 %, rame, netta; curcuma, 1 chil. in sacchi tara reale e proporzionale in sacchetti; robbia, netta; ginepro in sacchi, 1 chil.; in sacchetti, tara reale e proporzionale; gomma in sacchi, 1 chil., netta in fusti; olio di colza, netta; d'olivo, 18 %, indaco in casse, netta, in surroni, inferiori a 55 chil., 7 chil.; da 55, 20 a 65 chil., 8 chil.; da 65 a 75 chil., 9 chil.; da 75 a 95 chil., 10 chil.; da 95 chil. in più, 11 chil.; gialappa, 7 chil. per surrone; lane, 5 %; litargirio, netta; manganese, id; potassa, 12 %; resine, netta; zafferano, 8 %; salnitro, 3 %; sapone, netta; sale, id; zucchero greggio, in balle, 8 %; in sacchi, 5 %; in doppio imballaggio, 6 %; in pani, netta; sego di Russia, 14 %; di Bordeaux, netta; tabacco 14 %; tè, reale e proporzionale; vainiglia, netta.

BORNEO. — La più grande delle isole, tolta l'Australia, se pure quest'ultima non si consideri meglio come il più piccolo dei continenti, nell'arcipèlago Indiano: Pop. 4 milioni d'ab., Malesi, Cinesi, Giavanesi e p chi Europei; poco esplorata, ricca di diamanti e pietre preziose, pepe, caffè, sagù, cera; porti principali, Borneo sulla costa N. O., Succadana, sulla costa S. E., e Banjermassing, sulla costa S. Il commercio è pressochè tutto nelle mani dei Cinesi e degli Olandesi. I pesi, le misure e le monete sono quali a Batavia. (V.)

BOSNA-SERAÏ. — Cap. della Bosnia, nella Turchia d'Europa. Città molto industre, massime nella fabbricazione delle armi, degli oggetti di ferro e di rame; e centro di estese relazioni commerciali tra la Turchia, la Dalmazia, la Croazia, la Macedonia e l'Epiro. — Esport. cuoio, pelli, lana, pelo di capra, bestiame, pesce affumicato, legname; importaz. tele, seta, merletti, sale, olio, frutta secche, carta, coloniali, vetri, argento.

BOSTON. — Cap. dello Stato di Massachussets e della Nuova-Inghilterra, a 42° 23′ lat. N. e 73° 24′ long. O. Immenso commercio che, con quello di Charleston (l'altra piazza dello Stato) fu nel 1857, di 44,840,083 dollari, all'importazione; di 24,894,019, all'esport. di 3,432,899 alla riesportaz. Boston conta 36 banche di circolazione, con un capitale complessivo di 31,960,000 dollari. Il traffico del Mediterraneo e quello dell'India forniscono la massima parte delle importazioni: da Smirne trae piombo, zolfo, aranci, fichi, uve, stracci, sommaco; da Malaga, dalla Francia, dalla Sicilia e dall'Italia, mandorle, noci, cremor di tartaro, vini, marmo, oli, saponi, gomme ecc. Un ramo notabile e singolare di commercio per Boston è l'esportazione del ghiaccio, pel Sud-America, la Cina, l'India, le Filippine ecc. — Questa immensa prosperità di Boston, come quella di tutte le altre città Nord-americane è presentemente più che compromessa dalla malaugurata guerra civile.

BOULOGNE sul-Mare. — Piazza importante di Francia (dip. del Passo-di-Calais). — Pop. 35,000 ab. — Buon porto, che fa una massa totale annua di affari non inferiore al 1/4 del generale movimento mercantile della Francia. — La pesca vi è la principale industria; cui fa d'uopo aggiungere fabbriche di cimento, fonderie di ferro, penne metalliche, seghe, filature di lino ecc.

BOURGAS. — Porto principale della Romelia, importante specialmente pel traffico dei grani, a cui fa d'uopo aggiungere quelli dell'orzo, della lana, del sego, del burro, del formaggio e dell'acqua di rose.

BRAILA o IBRAILA. — Precipuo porto della Valacchia, sul Danubio. — Il movimento del commercio di quella piazza fu, nel 1858;

Importazione	L. 12,224,000
Esportazione	» 30,873,000
Totale	L. 43,097,000

I principali generi di esportazione sono i cereali, e diedero nel 1858:

Gran turco	L. 13,431,000
Frumento	» 902,000
Orzo	» 5,183,000

La navigazione si riassume nelle cifre seguenti:

Entrata	navi 1,646	Tonn. 254,891
Uscita	» 1,585	» 244,591
Totale	navi 3,231	Tonn. 499,482

BRASILE. — Vasto impero dell'America merid., tra il Venezuela e le Guiane ingl., olland. e portogh. a N., le Prov-Un. del Rio della Plata, l'Uruguay, il Paraguay, la Bolivia a S., il Perù e la Nuova-Granata all'O., l'Atlantico all'E. — Superficie: 7,137,000 chil. quadr. Pop. 7,677,800. Cap. Rio-Gianeiro (V.) — Bilancio pubblico in *milreis*: 40,097; 068 § 549, per le spese; e, per le entrate, 39,428: 100 § 000. — I prodotti principali sono: frumento, orzo, riso, vino, frutta, manioca, patate, ananas, meloni, caffè, zucchero, cotone, tabacco, caccao, vainiglia, legno da tinta e da ebanisteria, piante medicinali, gomme, spezierie, cera vegetale, tè, cavalli, bestiame, pelli e corna, muli, balene, diamanti e pietre preziose, metalli, sale, salnitro e zolfo. — Finora l'industria vi è poco avanzata, e le fabbricazioni principali sono quelle del rum, del sapone, del tabacco, dei cordami, delle vele, dei tessuti ordinari di cotone. — Strade ferrate: una piccola linea locale nella provincia di Rio-Gianeiro; un altra da Rio-Gianeiro-Belem fino alle frontiere delle provincie di Minas-Geraes e San-Paolo. Due linee partenti da Fernanbuco e da Bahia sono progettate. Pei pesi, per le misure e monete, V. Portogallo.

BRAVA. — Porto della costa orient. d'Africa, nella contrada dei Ben-Adir, sotto 1° 6′ 30″ lat. N. e 41° 44′ 55″ long. E. — Dipende dall'iman di Mascate e Zanzibar. (V.)

BREMA. — Una delle tre città libere anseatiche, e, dopo Amburgo, il precipuo porto della Germania settentr. — a 53° 4′ 38″ lat. N., e 6°

27′ 45″ long. E, sul Weser. — Pop. 88,856, di cui 60,087 nella città stessa. — Lo specchio seguente fornisce un'idea della crescente importanza del commercio di Brema:

Anni.		Importaz.		Esportaz.
1847	Talleri d'oro	32,935,400	Talleri d'oro	30,376,209
1849	» »	30,780,404	» »	26,350,161
1851	» »	37,546,116	» »	32,868,947
1853	» »	48,206,229	» »	44,762,494
1855	» »	53,254,979	» »	48,924,319
1857	» »	74,004,788	» »	62,609,472

Ma, nel 1858 l'importazione non fu più che di 56,454,749 talleri, e l'esportazione di 55,349,792; presentò cioè una diminuzione di ben 103 milioni di franchi sull'annata precedente. Fenomeno che deve essere attribuito alle notabili variazioni sopravvenute nei prezzi in conseguenza della crisi finanziaria; giacchè, per rispetto alla quantità delle merci, il movimento non è punto diminuito, essendo stato di 17,141,513 quintali nel 1857, e di 17,185,006 nel 1858.

Da un rapporto del nostro console in Brema appariscono come segue, le relazioni commerciali fra quella città anseatica ed il Regno d'Italia: Dall'Italia s'importarono in Brema nel 1861 tante merci per cant. 25,286, e pel valore di 94,965 talleri. I principali prodotti importati sono: olio d'oliva, zolfo, sughero, maccheroni, carrube, mandorle, drogherie. Nell'istesso anno 1861 si esportarono per l'Italia 49,912 cantara di merci, pel valore di talleri 711,083. Gli articoli principali esportati pei porti italiani sono: tabacco, zucchero raffinato, caffè. — Cifre pur troppo eloquenti: un porto solo del Nord ha mandato a tutti i porti di un gran Regno nel Sud tante merci per oltre il *settuplo* di valore, di quelle che il Regno mandò a quel porto!

La marineria mercantile, al principio dell'anno 1858, vi contava 279 bastimenti, della totale portata di 83,183 $1/2$ last; fra cui 7 vapori ad elice, 1 a ruote. Il movimento della navigazione commerciale fu nel 1857 come segue:

PROVENIENZE E DESTINAZIONI	ENTRATA			USCITA		
	Navi	Last	Equipagg.	Navi	Last	Equipagg.
Europa	2,518	131,963	11,614	2,678	142,349	12,228
America	404	121,224	7,436	334	122,960	7,524
Asia	59	21,246	1,050	21	8,240	412
Africa	3	310	20	10	1,647	100
Australia	1	362	20	10	2,275	215
Totali	2,985	275,105	20,140	3,053	277,921	20,479
Dei quali:						
Carichi	2,422	245,936	17,671	2,317	189,380	14,106
In zavorra	563	29,169	2,469	736	88,541	6,373

I paesi che prendono la maggior parte del commercio con Brema, sono: gli Stati Germanici, e segnatamente la Prussia, l'Annover, il Brunswick; gli Stati-Uniti d'America, l'Inghilterra, Cuba, il Brasile, le Indie Orientali.

Industrie principali: raffinerie di zucchero; fabbr. di tabacco, cotone, prodotti chimici, tintorie, olio di pesce, ossa di balena, vele, cappelli ecc. — *Usi locali:* un diritto di $^2/_3$ % sul valore della fattura, aumentato del nolo e del premio d'assicurazione, è prelevato su tutte le merci importate per la vendita; ed uno di $^1/_3$ % del valore di fattura, sui prodotti esportati. Le merci che transitano, pagano, giusta la classificazione, $^1/_2$, $^1/_4$ od $^1/_8$ di grosso per 100 libbre. — La maggior parte delle merci vendesi a quantità di I pfund o di 100 pfund, a 3 mesi di credito, tranne il tabacco e lo zucchero, che si negoziano a 4 mesi. Pei pagamenti a contanti, lo sconto suol essere di $^1/_2$ % al mese. La *tara* suol essere reale. — La *commissione* di compra è di 1 $^1/_2$ % e, se per oltre mare, di 2 %; quella di vendita, 2 %; l'assicurazione = $^1/_8$ %; la *mediazione* = $^1/_4$ % da ambe le parti. La *commissione di cambi* = $^1/_3$ o $^1/_2$ %; la *mediazione* = 1 %. — Il *bollo*, per effetti inferiori a 100 talleri = 3 groten; al di sopra fino a 200 tall. = 4 groten, ed in seguito aumenta di 4 groten per ogni 100 tall.

MONETE DI CONTO: *tallero d'oro* = 72 groten = L. 4,1694; *grot* = 5 schwaren = L. 0,0579; *schware* = L. 0,0116. — *Effettive*: d'oro, pistola o luigi da 5 talleri dell'Annover e del Brunswick al titolo di $^{896}/_{1000}$, e del peso di gr. 6,6791 = L. 20,8472. — d'argento, $^1/_2$ tall. = L. 2,957 e così in proporzione $^1/_6$, $^1/_{12}$, $^1/_{72}$ tallero. Hanno corso inoltre tutte le monete di Germania.

MISURE. — *Di lunghezza: piede* = 0,289 m.; *auna* = 2 piedi = 0,578 m.; *Klafter* = 6 piedi; pertica = 16 piedi. — *Di capacità per materie secche: buscello* = 74,104 l.; *viertel* = 4 spint = 18,52597 l.; *spind* = 4,63149 l.; *last* = 29,641548 ett. — *Pel vino e l'acquavite: fuder* = 8,697888 ett.; *ohm* = 144,9648 l.; *anker* = 36,2412 l.; *stübchen* = 3,22144 l.; *per l'olio*: *oxhoft* = 215,352 ch.; *tonn.* = 107,676 ch. — PESI: *Centner* = 57,826 ch.; *pfund* = 498,5 gr.; *loth* = 15,578 gr.; *tonn.* = 2000 pfund = 997,00 ch. — Dal 1.° luglio 1858 Amburgo, l'Hanover, il Brunswick, Brema ed altri Stati adottarono un comune sistema ponderale, di cui ecco la nomenclatura; *pfund nuovo* = 800 gr.; *neuloth* = 80 gr.; *quentch* = 8 gr.; *centner nuovo* = 80 chil.

CAMBI.

	Certo.		Incerto.
Amburgo	300 marchi banco . .	=	137 $^3/_4$ a 135 $^3/_4$ tall. oro.
Amsterdam	250 fi .r. corr. d'Olanda.	=	129 $^3/_8$ a 128 $^1/_2$ tall. oro.
Anversa	100 franchi	=	22. 4 tall. oro.
Berlino.	100 tall. oro.	=	111 $^5/_8$ tall. conv. Prussia.
Breslavia	Id.		Id
Colonia.	Id.		Id.
Elberfeld.	Id.		Id.
Francoforte S. M. .	100 fior. di 24 $^1/_2$ . . .	=	51 $^5/_8$ a 51 tall. oro.

	Certo.		Incerto.
Lipsia	100 tall. oro.	=	111 $^{1}/_{8}$ a 111 $^{5}/_{8}$ tall. 14.
Londra.	100 lire sterl.	=	624 a 618 tall. oro.
Parigi e Bordeaux .	1 franco.	=	17 $^{9}/_{16}$ a 17 $^{1}/_{2}$ groten.
Vienna.	100 tall. oro	=	127 tall. conv.
America del Nord .	1 tall. oro	=	80 $^{3}/_{4}$ a 80 cent.

BRESLAVIA. — Cap. della Slesia sull'Oder, uno dei più importanti centri industri e commerciali del reame di Prussia. — Pop. 121,000 ab. — Essa ha veduto, è vero, diminuire le sue relazioni colla Russia, a cagione dell'elevazione delle tariffe daziarie dell'impero; le sue esport. di tela pel mezzogiorno d'Europa e per l'America, per la decadenza dell'industria liniera di Germania; non che il traffico de' bestiami di Polonia. Ma di queste perdite fu largamente compensata dacchè una magnifica rete ferroviaria l'ha messa in comunicazione coll'Austria, con gli Stati dello Zollverein e coi paesi esteri, ai quali essa manda granaglie, farine, lana, zinco ecc. — Due fiere, della durata di 8 giorni ciascuna, si aprono l'una la domenica del *Laetare*, l'altra il lunedì che precede il giorno della Natività di Maria, o questo giorno stesso allorchè cade in lunedì. Un gran mercato speciale per le lane dal 2 al 6 giugno, ed un altro al 5 ottobre concentrano una enorme massa di affari in lanificio.

BREST. — Uno dei più bei porti militari d'Europa, nel N. O. della Francia, con una eccellente rada. — Brest non è propriamente una città di commercio; ma la flotta, le truppe, le costruzioni, i cantieri danno luogo ad un traffico speciale importante per le provvigioni di viveri, legnami e materie d'ogni sorta.

BRISTOL. — Porto dell'Inghilterra Occidentale, a 51° 29 lat. N., e 5° long. O. Occupa oggidì l'8° grado fra le piazze marittime del Regno Unito. — Il suo traffico principale è con le Indie Occidentali, coll'America del Nord, col Portogallo e con la Spagna. — Quando le tredici colonie inglesi nel Nord-America insorsero, i commercianti di Bristol presentarono al Governo inglese una supplica, pregando che non ne riconoscesse mai l'indipendenza, la quale avrebbe (dicevano) rovinato il commercio di quella piazza. Il Governo inglese, dopo una sanguinosa lotta, fu costretto a riconoscere l'indipendenza degli Stati-Uniti; ed il commercio di Bristol con le affrancate colonie si accrebbe per guisa, che quella città dovette fare una nuova supplica al Governo, perchè ne ampliasse il porto, non più capace di contenerne le navi... Tanto è, e sempre, feconda la libertà! Le sue raffinerie di zucchero provvedono l'Irlanda e gran parte dell'Inghilterra

BRUGES. — C. l. della Fiandra Occident. nel Belgio, sul golfo di Zwin. — Pop. 52,000 ab. — Celeberrima nella storia commerciale del Medio Evo. — Nel 1856 il porto di Bruges ricevette 86 navi, con un carico di 13,490 tonn., consistenti in ispecie in sale, vino, carbone, grane, legname, frumento ecc. Ne uscirono 65 bastimenti, di 4,812 tonnellate, carichi specialmente di prodotti agricoli per l'Inghilterra.

BRUNN. — Cap. della Moravia, centro precipno del lanificio in Austria. — Pop. 50,000 ab. — Quell'industria vi conta non meno di 120 fabbriche, impiegando ben 25,000 operai.

BRUNSWICK. — Ducato di Germania. — 3,618 chil. quadr. di superf. 274,069 ab. — La capitale, omonima, di 38,397 ab. — commercio in grande di cereali, lane, tessuti, tabacco, cicoria, carta, cuoio ecc. — MISURE, per le lunghezze: *fuss* = 0,-853³ m.; *zoll* = 0,02372 m.; *linie* = 0,0019³ m.; *elle* = 0,570725 m.; *ruthe* = 4,566 m. — per le miniere: *lachter* = 8 *spann* = 80 *zoll* 8 ½ linien = 1,91926 m — pel filo: *faden* = 2,140 m.; *lopp* = 1926 metri; *gebind* = 192,600 m.; *verklopp* = 2141 metri; *bund* = 42800 metri. — *Misure agrarie: feldmorgen* = 25,0158 are. — *Misure di capacità* per mat. secche: *wispel* = 12,4579 ett.; *himtem* = 31,14476 lit.; *metzen* = 1,94655 lit. — *Pei liquidi*: *oxhoft* = 224,8416 lit.; *ohm* = 149,8944 lit.; *auker* = 37,4736 lit.; *quartier* = 0,93684 lit. — PESI: *pfund* di PRUSSIA (V.) — MONETE *di conto: thaler* = 36 mariengroschen = 24 gutengroschen = L. 3,896, ed il *tallero di Prussia* = L. 3,7112. — *Monete reali: d'oro:* Carlo d'oro = L. 20,6930; pistola del 1822 = 24 = L. 20,4991; id. dopo il 1835 = L. 20,5155; *ducato* = L. 11,8511; *d'argento: tallero di conv.* = L 5,1949; ½, ¼, ⅙ ecc. in proporzione; *fiorino* = L. 2,8860. — Il *cambio* regolasi sui corsi di Berlino. L'uso è di 14 giorni dopo accettaz. — Per la maggior parte delle merci, la *tara* è reale. La *mediazione* su merci è di ½ % da ambe le parti.

BRUSSA. — C. l. del pascialicato di Kudavendkiai, nell'Asia Minore, una delle provincie turche meno irregolarmente amministrate. — Celebre pei suoi setifici, in cui sono impiegate più di 30,000 persone. Gli svizzeri però, imitando mirabilmente con tessuti di cotone le seterie di Brussa, vi mandano, come in tutto l'Oriente, per Trieste e l'Adriatico, i loro prodotti; talchè i fabbricanti di Brussa, cedendo a questa formidabile concorrenza, la quale al costoso lusso asiatico va sostituendo la modesta nettezza europea, hanno dovuto diminuire la produzione delle loro stoffe, e dedicarsi invece all'esportazione della seta greggia.

BRUSSELLE. — Cap. del Belgio. — 169,640 ab. — Compresi gli otto sobborghi, 263,481. — Grande industria, consistente in vaste officine meccaniche, raffineria di zucchero, molini a vapore pel grano e riso, fabbriche di prodotti chimici, concerie, birrerie, distillerie, filature di lino (una delle quali comprende 12,000 fusi), di setifici, cotonifici, lanifici ecc. Oltre a queste grandi industrie di fabbricazione, in Brusselle sono tradizionalmente floride certe arti di lusso, segnatamente la produzione dei pizzi, conosciuti sotto il nome di *punto di Brusselle*, del cui commercio si occupano non meno di 70 od 80 case; quella dei guanti; dei mobili; degli strumenti musicali e scientifici, ecc. Le ferrovie che la mettono in comunicazione con tutte le principali città del Belgio, non che con le frontiere, e due eccellenti canali che la congiungono alla Schelda ed alla Sambra, sono le arterie che assicurano a Brusselle un traffico ragguardevolissimo. La *Banca Nazionale*, con

un capitale di 25 milioni di franchi, fondata nel 1850; la *Società generale per favorire l' industria nazionale*, stabilita nel 1822 con un capitale di 62,492,000 fr.; la *Banca del Belgio*, con un capitale di 30 milioni di fr.; la *Cassa ipotecaria*, con uno di 12 milioni; la *Cassa dei proprietari*, la *Mutualità*, la *Società delle azioni riunite*, ecco le molteplici instituzioni di credito che animano la circolazione ed il commercio in Brusselle.

BUDA. — Cap dell'Ungheria, sulla destra del Danubio, in faccia di Pest — L'incremento straordinario preso da quest'ultima città, tolse non poca importanza alla prima, il cui principale commercio è quello degli ottimi vini dei dintorni, e le cui più notabili industrie sono: la costruzione navale pel Danubio e la stamperia privilegiata universitaria.

BUENOS-AYRES — Capitale della repubblica omonima, sulla destra della Plata, a 320 chilom. dalla foce, sotto 34° 36′ 30″ lat. S., e 58° 23′ 34″ long O. — 122,000 ab. — La fertilità del suolo, la salubrità del clima, l'abbondanza dei mezzi naturali di comunicazione sopra alcuni dei più grandi fiumi del mondo, attirarono in quella regione una numerosa emigrazione europea; e segnatamente la razza ligure vi trovò sempre un campo fecondo per la sua mirabile attività. Le vaste praterie naturali dell'interno, dette *Pampas*, nutriscono immensa quantità di bestiame, a cui i fieri Gauchos danno arditamente la caccia, e che ucciso e preparato nel *matadero* e nel *saladero*, fornisce il principale ramo di commercio al paese. Nell'anno 1855 l'esportazione totale della piazza fu

per	l'Inghilterra. . .	L. 16,187,000.	per	Genova	L. 4,936,000.
»	gli Stati-Uniti. .	» 16,224,000.	»	il Brasile	» 4,625,000.
»	la Francia	» 10,909,000.	»	il Chili	» 1,468,000.
»	il Belgio	» 9,054,000.	»	Amburgo	» 1,119,000.
»	Spagna e Avana.	» 10,933,000.	»	l'Olanda.	» 576,000.

Nel quale commercio, le cuoia di bue o di vacca, secche o salate, figurano per una quantità di 1,199,000 pezzi, ed un valore di 37,327,000 franchi; indi seguono in importanza le lane, il sego, le carni, sia seccate col metodo del *tasajo*, sia salate; i crini, il tabacco, le pelli di capra o di montone, le grascie e gli olii, le cuoia di cavallo. — Nelle importazioni, l'Inghilterra occupa il primo grado, mandando a quella destinazione tessuti di cotone, di lana, chincaglierie, coltellerie, carbon fossile ecc. (per una somma che nel 1855 fu di 769,538 lire sterl., ma che nell'anno precedente oltrepassò 1,300,000 sterl.). Genova vi spedisce vini, acquavite, olii, olive, sapone, seta, carta, marmi, ecc.

MISURE. — Nel 1857 si è votata l'adozione del sistema decimale. Le misure *locali* sono: *per le lunghezze*: la *braza* = 1,7319 m.; la *vara* = 0,8660 m.; il *piè* = 0,28867 m.; la *pulgada* = 0,02406 m.; la *linea* = 0,00200 m. — *Per le materie secche*: il *lastre* = 2,058 lit.; la *tonelada* = 1,029 l.; il *cahiz* = 514,5 l.; la *fanega* o *espiga* = 137,20 l.; la *cuartilla* = 34,30 l. — *Pei liquidi*: il *frasco* = 2,375 l; il *medio* = 1,1875 l.; il *cuarto* e l'*octavo* in proporzione; il *barile* = 76,000 l.; la *caneca* = 19,000 l.; la *pipa* = 456 l.; la *carga* = 114 l.; il *corton* = 7,125 l.; il *galon* = 3,5625.

Pesi — La *libbra* = 459,367 g.; il *marco* = 229,683 g.; l'*onza* = 28,71 g.; l'*adarme* = 1,79 g.; la *tonelada* = 918,674 chilog; il *quintal* = 45,937 chilog.; l'*arroba* = 11,484 chilog.

Monete di conto: *piastra*, *peso*, o *dollaro* = L. 4,1992; *real de Plata* = L. 0,5249; *medio* = L. 0,2624; *cuartillo* = L. 0,1312; *decimo real* = L. 0,05249. — Monete reali: oro: *onza* o *doblon* = L. 81,5564; mezzo, quarto ed ottavo in proporzione. — Argento: *peso fuerte de rostro*, e *patacon* = L. 5,412; *peso patrio* = L. 4,33; *peso macuquino* = L. 2,1996. Tutte le monete d'oro straniere hanno corso. — La carta monetata (da 1, 5, 10, 20, 50, 100, 200, 500, 1000, 5000 piastre) ha corso forzato e subisce notabile perdita.

CAMBI.

	Certo.		Incerto.
Amburgo	piastra carta	=	3 1/8 scellini banco.
Amsterdam	» »	=	17 1/4 cent.mi
America del Nord	1 dollaro argento	=	14 7/8 piastra carta.
Francia	1 piastra carta	=	25 cent.
Inghilterra	» »	=	2 3/8 pence sterl.
Montevideo	1 piastra arg. di Montev.	=	14 3/4 piastre carta.

Usi locali. — Eccellente codice di commercio, opera d'uomini eminenti, segnatamente dei sigg. Acevedo e Velez Saarsfield. — Il prezzo di quasi tutte le merci è calcolato in moneta di carta. — Le merci di importazione vendonsi a 2 o 3 mesi di credito; i prodotti indigeni, a contanti. — La mediazione, per le prime, suol essere di 1/2 per %; pei secondi, 1/2 per % sulla vendita, ed 1 p % sulla compra. Quella di cambio è 1/4 per %.

BUFFALO. — Città degli Stati-Uniti d'America (N. York), presso il lago Erie, non lungi dalla cascata del Niagara. — Grande produzione e commercio di carni di maiale salate; ottimi cantieri di costruzione; 12 banche.

BUKARA. — Kanato del Turchestan, con omonima capitale, a 39° 45′ lat. N., e 62° 35′ long. E. Questa città, erede dell'antica prosperità di Samarcanda, è l'emporio a cui affluiscono, da una parte le carovane dell'Asia meridionale ed orientale, e dall'altra i commercianti del settentrione e dell'occidente. La Russia segnatamente vi esercita una preponderante influenza.

Misure di lunghezza: *hazè* = 1,067 m.; *kar* = 3,201 m.

Pesi: *batman* = 127,7676 chilog.; *nemman* = 63,8738 chilog.; *sihr* = 15,9709 chilog.; *nemsihr* = 7,9854 chilog.; *tascarik* = 1,9963 chilog.; *nemetsche* = 499 gr.; *mitskal* = 4,663 gr. — Il carico di un cammello suol essere = 262 chilog.

Monete. — Quelle d'oro, del peso di 4 1/4, 4 1/2 o 4 3/4 grammi, sono molto variabili nel titolo, talchè il loro valore oscilla tra 14, 15, 16 ed anche 17 L. 20. — Quelle d'argento, dette *tiangha* pesano circa 3 grammi; 19, 20 o 21 di queste formano un *tilla*, buona moneta d'oro, sicchè un thianga è ricevuto per 80 cent. — La moneta di rame o *poull* vale 1 3/4 cent.

BUKAREST. — Cap. della Valacchia, a 44° 25′ 4″ lat. N., e 23° 54′ 13″ long. E. — Pop. 100,000 ab. — Giurgevo ed Oltenizza sono i due porti o scali ch'essa ha sul Danubio, da cui dista 80 chilometri (V. VALACCHIA).

BURLINGTON. — Città degli Stati-Uniti (Iowa), sul Mississipi; grande mercato de' maiali degli Stati Occidentali.

C

CACHEO. — C. l. dei possedimenti portoghesi sulla costa occidentale d'Africa, a 12° 10′ lat. N., e 18° 30′ long. O. Piccola città, dedita un giorno al commercio degli schiavi, oggi a quello dell'arachide, del riso, della gomma e della cera.

CADICE. — Gran porto di Spagna in Andalusia, sull'Oceano, a 36° 32′ lat. N., e 8° 37′ long. O. — Pop. 80,000 ab. — Dacchè la facilità delle odierne comunicazioni e l'estensione del commercio diretto ha diminuito l'importanza delle piazze di deposito, Cadice, ch'era una delle principali, ha perduto buona parte del suo antico splendore. Oltre a questa causa generale, un'altra più specifica e locale, la malattia della vigna, ha contribuito a produrre lo stesso effetto. Cadice, infatti, era fra i porti di Spagna quello che esportasse più vino, segnatamente di quello di Xeres, di cui i 4/5 per l'Inghilterra. — Nonostanti però queste contrarietà, il suo commercio è ancora attivissimo, e si esercita coll'Inghilterra, coi paesi del Mediterraneo, col Belgio, col settentrione d'Europa, coll'Africa, coll'America, e con la Cina. Il movimento totale della navigazione fu, nel 1855, di 1,960 navi portanti 420,598 tonnellate. — Esteso è il cabotaggio, che, nel 1857, versò sopra 287,954 quintali di mercanzie, del valore di L. 126,053,796. — Oltre al sistema metrico decimale, comune dal 1859 in poi a tutta la Spagna, Cadice ha le seguenti misure locali:

MISURE *di capacità per materie secche*: — *cahiz* = 654,528 l.; *fanega* = 54,544 l.; *celemin* o *almuda* = 4,5453 l.; *medio* = 2,2727 l; *cuartillo* = 1,1363 l.; *racion* = 0,2841 l.; *lastre* di sale = 2,618 litri. — *Pei liquidi*: (vino e acquavite) *bota* = 475,330 l.; *pipa* = 427,779 l. — (Olio): *aroba mayor* o *cantara* = 15,844 l.; *bota* = 482,020 l.; *pipa* = 431,940 l.; *aroba menor* = 12,52 l. — MONETE *di conto: real de plata antiguo* = L. 0,5070; *doblon de plata antigua* = L. 16,2240; *peso de plata antiguo* = L. 4,0560; *ducado de cambio* = L. 0,279. — Monete reali uguali a quelle di Madrid. — I CAMBII di Cadice su Madrid e Siviglia si fanno da 1/4 fino ad 1 % di perdita; sulla Francia e su Genova in ragione di L. 4,075, fino a L. 4,0875 per piastra di plata antigua.

CAEN. — C. l. del dip. del Calvados in Francia, a 49° 11′ 12″ lat. N., e 2° 41′ 53″ long. O. Porto sull'Orne, in comunicazione col mare per mezzo d'un canale di 14 chilom. — Industria attiva in cantieri da costruzione, seghe meccaniche, fonderie, setifici, bonnetteria, pizzi, ecc.

CAFFA. — Città della Crimea, a 45° 0 30" lat. N., e 32° 52' 30" long. E.; già grande colonia dei Genovesi nel Medio Evo, oggi piccolo centro commerciale, da cui si esportano frumento, orzo, segala, pelli, lana, cera, tele di filo, caviale; e dove si importano stoffe di cotone, di lana, di seta miste che vengono di Turchia, cotone, caffè, olio, fez ecc.

CAGLIARI. — Cap. dell'Isola di Sardegna, sulla costa N. E. d'una ampia baia, nella parte meridionale dell'isola, a 39° 13' lat. N., e 6° 46' long. E. — Pop. 30,000 ab. — La speciale importanza dell'argomento e la speranza che le grandi ricchezze latenti dell'isola vengano, sotto il benefico influsso di un libero e civile regime, usufruttate meglio che per lo passato, ci inducono a fare un'eccezione (di cui non ci saprà, speriamo, mal grado il lettore) alla legge generale di brevità che ci siam fatti, ed a consacrare qualche maggiore svolgimento a questo articolo.

La provincia di Cagliari, che per l'influenza del clima, per la feracità del terreno, e per tutte le altre condizioni locali, è a tenersi essenzialmente agricola, trovasi abbondante di svariati prodotti del suolo e della pastorizia, i quali non solo largamente provvedono al necessario consumo dei numerosi abitanti, ma formano eziandio l'oggetto precipuo del suo commerciale movimento d'esportazione. Povera d'altra parte d'industria (se si eccettui la pesca del corallo e del tonno, la escavazione delle miniere e la coltivazione del sale) e priva di stabilimenti manifatturieri, le è d'uopo costantemente ricorrere agli emporii dell'estero e delle altre provincie italiane, per sopperire alla mancanza di tutti quegli articoli che possono generalmente richiedersi, non solo ad usi di lusso dalle classi facoltose ed agiate, ma ancora dal meno splendido cittadino e dal più modesto artigiano, in un paese che va a gran passi uniformandosi all'incivilimento progressivo dell'intiera nazione.

Da questa duplice alternativa di agraria abbondanza e di deficienza manifatturiera, s'ingenera una notabilissima entità di commercio, tanto all'importazione che all'esportazione, ed una viva e perenne affluenza di piroscafi ed altri mercantili bastimenti a vela d'ogni bandiera, che approdano specialmente nel Golfo di Cagliari, la cui principal dogana suole ordinariamente ritrarne un prodotto annuale di circa un milione di lire. Altre sette dogane minori con punti di legale approdo, si estendono lungo il litorale di questa provincia, e sono: Muravera presso Cagliari, Oristano, Terralba, S. Antioco, Carloforte, Tortoli e Bosa.

Ecco lo *specchio delle esportazioni nell'anno* 1860:

Arcifoglio in galena (minerale)	Kil.	15,150,214
Piombo in pani	»	494,524
Grano	Litri	1,424,225
Granaglie	»	3,481,755
Vino	Ett.	3,565
Semenze oleose	Kil.	51,765
Mandorle	»	28,378

Legname, pel valore di	Lire	6,953
Cortecce e sughero	Kil.	3,667,727
Stracci	»	207,621
Bestiame vivo (a capi)	N.°	3,110
Formaggio	Kil.	632,064
Pelli secche e verdi	»	190,177
Ossa e corna	»	49,617
Pesci salati	»	1,251
Tonno salato e marinato	»	71,039
Corallo	»	61

Oltre gli articoli qui descritti, non è da tacere come si esportino da questa provincia vistose quantità di carbone di legna, ed alcune partite di lardo e carne salata, lana grezza, soda, ed altri generi di minor conto, ma che pur concorrono all' interna ricchezza.

Aggiungendo poi a tutto ciò gli stabilimenti salini, che meritano in vero considerevole attenzione, e dai quali si esportarono nello stesso anno 1860, rilevanti quantità di sale ascendenti a Kil. 46,738,991, viensi a formare una complessiva esportazione verificata in questa provincia, durante l' anzidetto esercizio, del total valore di L. 10,513,488.

Ed affinchè si possa conoscere in qual proporzione cooperò a quella cifra rispettivamente il commercio di ciascun distretto doganale, tornerà vantaggioso dimostrarne il seguente riparto:

Cagliari pel valore di	Lire	7,074,333
Oristano	»	3,311,600
Bosa	»	28,859
Tortoli	»	98,696
Come sopra	Lire	10,513,488

Ecco ora lo *specchio delle importazioni nello stesso anno* 1860.

Tessuti di seta	Kil.	1,567
Tessuti di lana	»	18,724
Tessuti di cotone	»	148,725
Chincaglierie e mercerie	»	9,230
Sapone comune	»	232,025
Ferro ed acciaio	»	662,214
Zucchero	»	1,749,939
Caffè	»	448,308
Legname d' ogni sorta	M.ri	316,892

Filo di cotone, carta da scrivere, lavori di metallo ordinario, vetrami e cristalli, cuoi e pellami, pesci salati, spirito, rum e droghe, ed altre merci diverse di minor rilievo vi affluiscono inoltre dalle più cospicue piazze straniere, e soprattutto dalla Francia, dall' Inghilterra, dall' Olanda, dalla Svizzera, dalla Germania, dall' America Meridionale, dalla Spagna, e dal Belgio.

Il valore di tutte le suespresse importazioni, nell'annata che abbiamo preso per guida, raggiunse la cifra di L. 5,257,549. 83, alla quale il commercio dei diversi circondarii doganali concorse nelle proporzioni seguenti:

Cagliari, pel valore di	Lire	4,809,004. 83
Oristano.	»	289,951. —
Bosa	»	131,062. —
Tortoli	»	27,532. —
Come sopra	Lire	5,257,549. 83

Dimostrata così l'entità di questa provincia, tanto all'esportazione che all'importazione, ne' suoi rapporti coll'Estero, troppo imperfetta conoscenza verrebbesi ad acquistarne, qualora non si facesse cenno del commercio di cabotaggio, dal quale ritrae quasi altrettanto movimento di quello che abbiamo veduto ricevere dalle piazze straniere; non essendo gran fatto minori le quantità che de'proprii prodotti somministra alle altre provincie italiane, nè quelle di generi esteri che le pervengono già daziate da altre dogane del Regno, segnatamente da Genova. E difatto, il criterio emergente dalla esperienza degli ultimi anni e dalle sopraggiunte modificazioni nazionali, autorizza a stabilire come questa provincia possa essere in grado d'inviare i suoi prodotti alle altre d'Italia pel valore annualmente di L. 5,000,000 all'incirca, e sia per richiamarne da esse nell'ammontare di L. 6,000,000 approssimative; cosicchè, riassumendo le dimostrazioni sovraesposte, e facendo calcolo di queste ultime cifre, verrebbesi a concludere che la provincia di Cagliari è alla portata di ricevere merci pel valore di oltre *undici milioni*, e di spedire altrove i suoi generi indigeni pel valsente di circa *quindici milioni* di lire annuali, compresevi le ragguardevoli esportazioni di sale marino.

Questo rilevante commercio, che per soli incassi doganali rende all'erario un annuo prodotto di L. 1,103,299. 65, secondo le risultanze del 1860, le quali non furono certamente le più propizie, attende da benefiche instituzioni sociali ed economiche quell'impulso che non può mancare al maggiore sviluppo dei proprii elementi, fecondissimi di vita e di ricchezza; per modo che se fin da ora è indubitato che il golfo di Cagliari sia uno dei più interessanti punti del Regno, è altresì incontrastabile che i nuovi mezzi di comunicazione, allargandone e moltiplicandone i commerciali rapporti, lo eleveranno a tanta importanza da poter gareggiare con le principali marittime piazze d'Europa.

Il corso di vapori della benemerita Compagnia Rubattino e C. che ne frequenta e sollecita le relazioni principalmente con Genova; altre linee di vaporiere che alimentino quelle con altri punti del Mediterraneo; il porto di Tortoli; le ferrovie per l'interno dell'Isola, daranno l'iniziativa al preconizzato commerciale incremento.

Il taglio dell'istmo di Suez porrà il suggello alla prosperità di questa provincia, come dell'intera Sardegna.

RENDICONTO STATISTICO *del movimento della Navigazione nella* RADA *di* CAGLIARI *pendente l'anno* 1860 *ed il primo semestre dell'anno* 1861.

EPOCA a cui si riferiscono i dati	PROVENIENTI DAI PORTI D'ITALIA				PROVENIENTI DALL'ESTERO			
	Numero	Tonnell.	Equip.i	Pass.i	Numero	Tonnell.e	Equip.i	Pass.i
BASTIMENTI NAZIONALI								
Anno 1860. .	687	51,580	10,758	10,240	235	38,717	4,595	495
1.º sem.e 1861.	359	26,581	3,599	3,128	94	16,589	1,176	209
BASTIMENTI ESTERI.								
Anno 1860. .	60	9,719	1,034	2,856	405	77,427	4,163	1,155
1.º sem.e 1861.	32	7,642	318	7	107	23,129	1,344	24

TOTALE ARRIVI.

EPOCA.	Numero.	Tonnellate.	Equipaggi.	Passeggieri.
Anno 1860	1,387	177,443	20,550	14,746
1.º semestre 1861. .	592	73,941	6,437	3,368

Una Banca di circolazione, succursale di quella Nazionale del Regno venne stabilita in questa capitale dell' isola fino dal marzo del 1857. La sua azione apportò incontrastabilmente buoni effetti tanto morali quanto materiali. Il credito per essa prese maggiore sviluppo, e l'esattezza e puntualità su cui precipuamente posa, diventarono la regola della condotta del commerciante. I soccorsi che questa Banca prodigò al commercio ed all'industria meglio che dalle parole, possono rilevarsi dalle cifre notate qui in seguito, rappresentanti le principali sue operazioni dell'esercizio 1860.

Sconti d'effetti s/ Piazza. . . . . L. 5,830,500. —
Id. id. s/ Genova e Torino . . . . » 1,206,722. —
Id. id. sull'Estero. . . . . » 977,582. —
Anticipazioni s/ Depositi di Fondi Pubblici . . . . » 1,494,585. —
Biglietti a ordine emessi sulle Banche del continente,
per trasmissione di fondi . . . . » 3,204,770. —

I biglietti che quella Succursale emette sono gl'istessi che emettono le Banche consorelle del continente, sono quindi pagabili presso le medesime a vista ed al portatore. Detti biglietti benchè conosciuti nei principali centri della Provincia, nullamanco, eccettuatone Cagliari, non vi circolano che in limitatissime proporzioni, cosa di cui principalmente devono accusarsi le difficoltà del cambio.

Crediamo qui utile, attesa l'importanza e la specialità dell'argomento, di soggiungere alcuni cenni statistico-economici sulla Fabbricazione dei Tabacchi in Cagliari.

L'utilità che ne ridonda alla popolazione di Cagliari è certamente da aversi sott'occhio, presentando un mezzo di sussistenza a non pochi della classe indigente, che vengono così distolti dall'ozio, dalla miseria, e fors'anco dalla immoralità, cui si troverebbero facilmente in balia senza questa occasione di onesto lavoro. Veggonsi in essa ordinariamente occupate più di 165 donne, e circa 75 uomini, in qualità di operai, con adeguata retribuzione, oltre gli artefici e gli amanuensi straordinarii che pur sogliono talora abbisognarvi.

Quantunque la macinazione delle foglie siavi attualmente eseguita per forza di cavalli, non sono lievi tuttavia le quantità di tabacco in polvere che d'ordinario vi si confezionano. Nell'anno 1860, che prenderemo ad esempio, somministravane chil. 134,800, come dal dettaglio seguente:

Zinzilio 1.ª qualità	Kil.	25,282
Id. 2.ª id	»	38,050
Id. 3.ª id.	»	69,959
Totale zinzigli	Kil.	133,291
Manocos	»	1,509
Totalità dei tabacchi in polvere	Kil.	134,800

Produce inoltre buoni tabacchi da fumo, la cui fabbricazione fu fatta ascendere nella suddetta annata al quantitativo di kilogr. 74,799, siccome appresso:

Trinciato, 1.ª qualità	Kil.	21,706
Id. 2.ª id.	»	6,813
Totale trinciati	Kil.	28,519
Sigari	»	46,280
Totalità dei tabacchi da fumo	Kil.	74,799

Volendo poi riassumere la generale manifattura in quell'anno verificatasi, si scorge che il complessivo risultato di essa raggiunse l'entità di kilogr. 209,599.

Con questi brevi cenni, che racchiudono i principali estremi produttivi della fabbrica di Cagliari, sarebbesi resa abbastanza manifesta la estensione e la misura delle sue forze manifatturiere. Potendo sorgere nullameno la curiosità di conoscere inoltre le materie prime di cui all'uopo si serve, cioè se di piante indigene, o di esotiche foglie; non taceremo come si giovi in gran parte di produzioni straniere, oltre quelle che dalla provincia di Sassari le vengono somministrate. Utili piantagioni di tabacco in quel territorio si ammirano con incremento di risultanze;

ma queste non concorrono che per un solo quinto alla importazione in fabbrica delle materie prime che vi s'impiegano, mentre gli altri quattro quinti si costituiscono di foglie straniere. Quel medesimo anno che abbiamo preso per guida, ne giustifichi l'asserzione col seguente elenco delle foglie pervenute alla fabbrica:

Da Sassari, tabacco in foglia di secco	1.ª qualità	Kil.	41,324	
Id. id.	2.ª id.	»	8,366	Kil. 54,982
Id id.	3.ª id.	»	2,648	
Id. id.	4.ª id.	»	2,644	
Id. tabacco rigadio	1.ª qualità	Kil	6,170	
Id. id.	2.ª id.	»	1,441	» 8,554
Id. id.	3.ª id.	»	558	
Id id.	4.ª id.	»	385	
Id. tabacco in foglia morta				» 4,791
Totale della foglia di coltivazione sarda. . .				» 68,327
Totale delle foglie estere.				» 303,664

Somma generale delle foglie grezze entrate in fabb. nel 1860. Kil. 371,991

Ora resterebbe a considerare che non solo il territorio di Sassari si presta per sua natura alla piantagione dei tabacchi, ma molti altri punti della Sardegna potrebbero essere all'uopo coltivati con vantaggiosi successi; e così la fabbrica di Cagliari non abbisognando di ricorrere in sì gran proporzione alle foglie straniere, ne risulterebbe molta utilità agl'interessi dello Stato e a quella parte di popolazione che potrebbesi dedicarvi. Suscettibile ancora di assai maggiore risultato questa fabbrica si mostrerebbe, quando alla macinazione per forza di cavalli si sostituissero idraulici mezzi, o l'opera del vapore, nel qual caso, sollecitandone immensamente il lavoro, giugnerebbe alla portata di fabbricare tabacchi, non solo per l'intiero consumo di tutta la Sardegna, ma per inviarne ancora l'esuberanza alle altre provincie d'Italia.

Udiamo che abili specolatori stieno ora appunto tentando in Sardegna la coltivazione in grande del cotone; e dove (come speriamo) l'impresa sortisca esito felice, non potrà non derivarne cospicuo aumento di ricchezza all'isola ed all'Italia.

CAIRO. — Cap. dell'Egitto, sulla destra del Nilo, a 30° 2 lat. N., e 28° 58' long. E. — La sua posizione intermedia al Mediterraneo ed al Mar Rosso, all'Africa ed all'Asia, spiega la politica e commerciale importanza che dal secolo X, epoca della sua fondazione, ha sempre avuto fino all'età presente. — 360,000 ab. — Da Alessandria le merci arrivano al Cairo sia per la ferrovia che congiunge queste due città, sia pel canale Mahmoudiè e pel Nilo. — Dalle varie parti dell'Africa vi affluiscono periodiche carovane, la più parte delle quali vanno alla Mecca, e portano i loro rozzi tessuti, le cuoia preparate, l'avorio, esportandone stoffe dell'India, noci di galla, gomme, profumi, perle, caffè, armi ecc. Quelle di Damasco vi recano stoffe di seta e di cotone, olii, frutta secche;

dall'Arabia, per Kosseir o Suez, vengono aromi, spezierie, perle, caffè, destinati all'Europa. Ecco le esportazioni dal Cairo, nell'anno 1859, sia pel Levante, sia per l'Europa:

Pelli salate, per circa	Piastre	8,000,000
Stuoie	»	1,500,000
Stracci	»	1,200,000
Hennè	»	900,000
Coffe vuote	»	800,000
Manufatti	»	800,000
Sale ammoniaco e salnitro	»	700,000
Muschio ed essenza di rose	»	800,000
Totale	Piastre	14,700,000

Un genere di commercio che prende tutti i giorni maggiore svolgimento è quello del lino e delle grane di lino, che giungono al Cairo dall'Alto Egitto. Nel 1859 vi arrivarono 6,000 quintali di lino a 80 piastre il quintale, e più di 10,000 ardebs di grane di lino a 125 piastre l'ardeb. Queste merci furono quasi in totalità esportate per Francia ed Inghilterra.

Cogliamo questa occasione per dare il seguente riassunto statistico della importazione ed esportazione dall'Egitto in Europa pendente il corso dell'anno 1861.

IMPORTAZIONE.

I varii articoli introdotti in Egitto da' diversi Stati europei nell'anno 1861, importarono un valore, indicato dalla dogana, di egiziane piastre 291,224,087, pari a Ln. 75,642,620. Stanno compresi in questa cifra i valori degli articoli che furono importati da diversi paesi d'Italia, i quali rappresentano la somma di piastre 12,299,687, ovvero lire italiane 3,194,724, come si rileva in dettaglio dalla specifica seguente:

Merci importate in Egitto.

L'Inghilterra	per un valore	di Ln.	34,166,324
La Francia	»	»	6,395,704
L'Austria (compreso il Veneto e la Svizzera per la via di Trieste)	»	»	5,987,036
Il Belgio	»	»	1,979,443
L'Olanda	»	»	820,974
La Grecia	»	»	1,321,135
Le Isole Jonie	»	»	90,753
La Turchia	»	»	12,245,584
» Soria	»	»	5,989,159
» Barberia	»	»	3,451,784
L'Italia	»	»	3,194,724
Totale dell'importazione		Ln.	75,642,620

Distinta degli articoli importatisi dall' Italia.

Articolo			Ln.
Acqua-ragia	per un valore di	Ln.	5,221
Ambra	»	»	41,206
Argento-vivo	»	»	7,831
Biacca	»	»	36,000
Bonetteria	»	»	32,460
Caffè del Ponente	»	»	7,666
Candele diverse	»	»	55,519
Carboni	»	»	46,875
Cartami	»	»	127,617
Chincaglierie	»	»	78,213
Chioderie	»	»	18,055
Conterie (sono passate dalla dogana nella cat.ª *Austria*, perchè provenienti da Venezia, cioè Italia, pel val. di Ln. 41,114).			
Corallo	»	»	664,767
Cordaggi	»	»	119,360
Cristalli e Vetri	»	»	27,533
Drogherie diverse	»	»	64,422
Farine	»	»	1,829
Ferro assortito	»	»	25,143
Frutta secche	»	»	57,195
Legnami da costruz. (si nota che stanno come provenienti dall'Austria tutti i legnami che s'importano dalla Venezia, i quali non son compresi in questa cifra)	»	»	115,558
Manifatture diverse	»	»	51,948
Marmi e pietre	»	»	487,885
Merci varie (in questa nomenclatura sono compresi vari articoli di poca import.)	»	»	186,574
Mobiglie	»	»	140,519
Olio d' oliva	»	»	190,649
Pallini da caccia	»	»	8,416
Panni varii	»	»	31,054
Patate	»	»	25,132
Provvigioni salate e legumi	»	»	77,753
Rame	»	»	15,148
Salsapariglia	»	»	19,636
Scarpe e cuoia	»	»	34,358
Seterie varie	»	»	262,433
Sigari e tabacco da naso	»	»	20,336
Terraglie	»	»	34,395
Vini e liquori	»	»	56,756
Zucchero	»	»	19,262
Valore totale		Ln.	3,194,724

Bastimenti italiani arrivati nel corso dell' anno 1861 N.° 75.

ESPORTAZIONE.

Durante l'anno suddetto si esportarono dall'Egitto, onde essere introdotti ne' diversi Stati europei, varii articoli importanti assieme un valore, indicato dalla dogana, di egiziane piastre 372,943,584, pari a Ln. 96,868,464. In questa somma generale si comprendono le merci che furono esportate ne' varii paesi d'Italia, le quali ammontano ad una somma di piastre 16,849,892, ovvero Ln. italiane 4,376,595, come dalla distinta che segue:

Merci esportate dall' Egitto.

L'Inghilterra	per un valore di	Ln.	56,739,919
La Francia	»	»	5,332,622
L'Austria	»	»	18,078,175
Il Belgio	»	»	781,522
La Grecia	»	»	436,380
L'Isole Jonie	»	»	23,040
La Turchia	»	»	5,807,133
La Soria	»	»	4,649,859
La Barberia	»	»	643,219
L'Italia	»	»	4,376,595
Totale dell' esportazione		Ln.	96,868,464

Distinta degli articoli esportatisi per L' Italia.

Caffè Moka	quint.	820	Ln.	63,896
Cera naturale	ocche	45,210	»	234,857
Cotone Makò	quint.	112	»	6,982
Datteri secchi	»	210	»	2,946
Droghe diverse	colli	658	»	107,330
Fave	ardeb	27,711	»	446,255
Ferro	quint.	134	»	1,392
Gomme diverse	»	3,406	»	97,314
Grano	ardeb	119,850	»	2,241,351
Granone	»	1,946	»	21,734
Incenso	quint.	727	»	28,325
Lana	»	380	»	19,740
Lenticchie	ardeb	2,002	»	41,600
Lino	quint.	2,630	»	75,143
Lupini	ardeb	110	»	1.143
Madreperla	quint.	291	»	13,605
Merci diverse	colli	1,074	»	54,895
Natrone	quint	10,880	»	101,735

A riportare . . Ln. 3,560,243

	Riporto . .		Ln.	3,560,243
Nitro brutto	quint.	452	»	25,359
Oppio	ocche	492	»	10,223
Orzo	ardeb	2,180	»	23,782
Pelli salate	num.°	14,238	»	76,331
Piume di struzzo, dette anche pennacchi	rotoli	15,200	»	456,675
Riso	ardeb	417	»	32,494
Sementi	»	321	»	16,395
Senna	quint.	1,015	»	29,000
Stracci	»	6,500	»	54,870
Tamarindi	»	363	»	14,143
Tartaruga	rotoli	438	»	22,753
Tele di lino	pezze	9,200	»	31,948
Zaffranoni	quint.	341	»	5,314
Zucchero	»	730	»	17,065
Valore totale			Ln.	4,376,595

Bastimenti italiani partiti carichi dal porto d'Alessandria nel corso del 1861 N. 65.

Il sistema metrico è quello stesso di ALESSANDRIA (V.); sonvi inoltre in uso le seguenti: MISURE DI LUNGHEZZA; *kasab* = 3,850 m.; di *capacità: ardeb* = 180 l. — PESI: *rottel* = 444,73 g. — MONETE: *piastra* = L. 0,223; e *para* = L. 0,0055. — La maggior parte delle merci si vendono a kantar, il cui peso varia per ogni specie di merce. Così per lo zucchero, lo stagno, il mercurio, il cinabro = 45,362 chil.; pel caffè = 46,697 chil.; per l'avorio, le noci moscate, i garofani, la salsapariglia = 48,920 chil.; per le mandorle ed altre frutta = 51,144 chil.; pei legni da tinta = 53,368 chil.; per la maggior parte delle droghe = 55,591 chil.; pel minio = 57,815 chil.; per l'aloe e la gomma arabica = 59,149 chil.; pel piombo = 62,262 chil.; per la calce ed il lino = 66,709 chil.; pel ferro = 103,769 chil.; pei datteri secchi = 111,182 chil. ecc. La coccinniglia vendesi ad oka = 1,235 chil. — L'oka della seta di Cipro, Bursa e Sagori. = 1,497 chil.; quella delle altre sete = 1,235 chil — Le TARE sono: zucchero in casse e botti, 12 %; pepe in balle, di 19 rottel (8,450 chil.) per balla; pepe in sacchi di 12 rottel (5,338 chil.) per sacco; garofani e noci moscate, tara netta; cocciniglia, in grandi seroni, 1 oka (1,235 chil.), ed in piccoli seroni 3/4 oka (0,926 chil.); stagno in sbarre e grafite, 30 rotel (13,341 chil.) per botte. — Gli stranieri sono retti dalla loro propria legislazione; ed in ogni litigio fra loro, applicasi la legge del convenuto.

CALAIS. — C. l. del dip. del Passo-di-Calais, nella Francia settentrionale a 50° 57' 45" lat. N., e 0° 29' 24" long. O. — Grande commercio, segnatamente coll'Inghilterra, da cui s'importano annualmente circa 30,000 tonnellate di carbon fossile, e 15,000 di ghisa; non che con la Svezia, la Norvegia e la Russia, da cui vengono più di 100,000 tonn. di legnami. — Le esportazioni principali consistono in vini di Sciam-

pagna, acquavite, liquori, frutta, legumi, uova, pesci salati, seterie, mode e novità parigine. — Le industrie speciali di Calais sono i tulli di seta e di cotone, le filature di lino e le saponiere.

CALAMATA. — Città e porto di Grecia, c. l. della Messenia, non lungi da Mistra, l'antica Sparta. Vi affluiscono annualmente circa 1,200 bastimenti (la massima parte con bandiera greca) della portata totale di 14,000 tonn. — Il principale genere d'industria e di commercio è il setificio.

Nel 1860 questi numeri erano cresciuti come segue:

Entrata	1,149 navi	con tonnellate.	838,613
Uscita	1,476 »	»	1,058,665
Totale...	2,625 navi	con tonnellate.	1,897,278

CALCUTTA. — Cap. del Bengala e centro del gov. inglese nell'India, a 160 chil. dal mare, sull'Hougly, uno dei rami del Gange, a 22° 23' lat. N., e 86° 71' 45" long. E. — Il movimento marittimo della Presidenza, nell'anno 1858, fu:

Entrata	883 navi	con tonnellate	625,843
Uscita	825 »	»	626,670
Totale..	1,713 navi	con tonnellate	1,252,513

I paesi coi quali Calcutta mantiene le più frequenti ed attive relazioni sono, oltre l'Inghilterra ed i varii porti indiani, l'America settentrionale, Singapora, l'Australia, il Capo di Buona Speranza, l'isola Maurizio, la Riunione ecc. — L'importazione totale, durante l'esercizio 1858-59, della prov. del Bengala, fu di 154,649,766 rupie (L. 386,624,000). L'esportaz., nello stesso periodo, fu di 152,567,555 rupie (L. 381,419,000). In totale dunque il commercio bengalese raggiunse la cifra di 307,217,321 rupie, o circa 768 milioni di lire. I principali articoli d'importazione furono:

		Quantità.	Val.e in rupie.
Carbone fossile	maundi	1,356,053.	677,926
Noci di cocco	»	»	595,555
Cotone	»	144,049.	1,404,072
Mercerie e mode	»	»	2,803,027
Chincaglierie e coltelleria	»	»	1,525,769
Pelli greggie e preparate	»	»	700,000
Rame	»	51,588.	2,016,577
Ferro in sbarre	»	540,291.	1,869,022
Macchine e strumenti di ferro	»	»	6,158,085
Stagno e zinco	»	81,450.	1,052,129
Pepe	»	67,287.	655,055
Orologeria	»	»	556,567
Sale	»	3,605,963.	2,342,079
Acquavite	»	»	1,112,515
Carta	»	»	669,289

		Quantità.	Valore in rupie.
Tè	maundi	3,605,963.	1,207,515
Vini	»	»	2,866,516
Birra	»	»	2,430,971
Fili di cotone	libbre	18,571,895.	8,236,303
Tessuti di lana	»	»	1,525,192
» seta	»	»	528,821
» cotone	»	»	45,768,064

Fra le esportazioni, noteremo le seguenti:

		Quantità.	Valore in rupie.
Oppio	casse	34,685.	51,746,302
Zucchero	maundi	1,428,826.	14,397,223
Indaco	»	83,577.	13,312,515
Riso	»	4,890,098.	12,486,865
Salnitro	»	809,017.	4,652,518
Seterie	pezze	1,368,430.	3,050,727
Grane di lino	maundi	3,026,923.	6,053,840
Tela e sacchi di *ganny*	»	»	5,815,640
Frumento	»	264,056	796,257

Ecco, sia nell'importazione sia nell'esportazione, la parte relativa dei principali paesi (compreso il numerario).

	Importazione.	Esportazione.	Totale.
Gran-Bretagna	rup. 98,596,728.	rup. 43,401,394.	rup. 141,998,122
Cina	» 22,392,247.	» 44,867,593.	» 67,249,840
Madras (Corowandel)	» 6,158,594.	» 3,831,812.	» 9 990,406
Malabar	» 5,249,945.	» 8,174,288.	» 13,424,233
Singapora	» 5,174,284.	» 7,518,029.	» 12,692,313
Pegu	» 3 555,819.	» 10,633,588.	» 14,189,407
Francia	» 2,942,420.	» 5,324,349.	» 8,266,769
Altri paesi	» 10,579,729	» 28,826,502.	» 39,406,231
Totali	rup. 154,649,766.	rup. 152,567,555.	rup. 307,217,321

Come di sopra s'è veduto, l'oppio costituisce uno dei precipui generi dell'esportazione bengalese. Il 9 settembre 1859 furono messe in vendita a Calcutta, per ordine del governo del Bengala, 2,260 casse (135,000 chilog.) d'oppio, che produssero 3,795,650 rupie, ossia 8,900,000 lire.

MISURE *di lunghezza* (V. BOMBAY). Il *depoh* o *fathom* (tesa) = 4 hahts = 1,82876 m.

Misure di capacità: pel grano *khahoon* = 1354,72 chilog.

PESI: son di due sorta; cioè: *pesi di bazar*, adoprati dagli indigeni nelle transazioni locali; e *pesi di fattoria*, usati nel traffico internazionale. Il *Maund* di fattoria = 33,86217, e 11 maund di fattoria sono = 10 maund di bazar circa.

Monete reali d'oro: *Mohur*, o rupia d'oro della Comp. = L. 36,8414, il *mohur* nuovo = L. 41,8982. — Il *mohur dei* 19 *soli* o *del Gran Mogol* = L. 42,2882. — D'argento: *Rupia della Comp.* = L. 2,3757. — *Rupia sicca* = L. 2,5345. — *Rupia di Ferruckabad* = L. 2,3799. — *Rupia di Benares* = L. 2,4317. — *Rupia di Lucknow* = L. 2,4313. — *Rupia dei* 19 *soli* = L. 2,5323.

Monete di conto. — *Rupia della Comp.* = 16 annes = L. 2,3757.

Cambi. — Per Londra a 6 mesi vista o 10 data, in ragione di ± 1 scell. 10 pence fino a 2 scell. 1 1/2 penny per una rupia della Comp. sopra cambiali *con documento* [1], o sopra buoni dello scacchiere pagabili 30 giorni dopo vista in ragione di ± 1 scell. 9 1/2 pence fino a 2 scell. 1 penny per una rupia della Comp. — Ecco, del resto, il corso medio de' cambi principali:

Paesi.	Certo.	Incerto.
Spagna . . / Messico . .	doppia od oncia	± 32 rupie 6 o 9 annes.
Olanda. . . .	ducato o gulden	± 3 rup. 8 ann., fino a 5 rup. 4 ann.
Inghilterra .	sterlina	± 10 rupie 2 a 3 annas.

Usi locali. — La maggior parte degli articoli indigeni pagansi a contanti senza sconto. Per alcuni lo sconto è di 2 a 3 p. % a 3 mesi, e di 8 a 12 % ad anno. Sugli articoli importanti lo sconto è di 2 %, eccettuato lo zinco, per cui lo sconto è contato come per 7 mesi, ed il rame, per cui contasi come per 4 mesi, entrambi in ragione di 10 per % all'anno. — La commissione per metalli preziosi e pietre di valore è di 1 per %. — Per l'indaco, la seta e l'oppio è del 2 p. %; ma quando il commissionario anticipa i fondi, sale al 5 p. %. Per qualunque altra merce, è sempre del 5 p. %. Per Cambiali, è di 1 %. Il del credere è di 2 1/2 p. %.

Calcutta ha una Borsa, una Zecca, una Banca pubblica, e varie altre banche sono sparse nella Presidenza. — Sonvi pure forti Compagnie per l'indaco, il tè, per la navigazione a vapore, per ferrovie, per assicurazioni ecc.

CALDERA. — Porto del Chili, a 27° 5′ lat. S., riunito, mercè di una ferrovia, alla importante città interna di Copiapo (V. Chili).

CALEBAR. — Nome di due villaggi sulla costa occidentale d'Africa, nel Golfo di Guinea, presso i quali sono alcune importanti fattorie inglesi.

CALICUT. — C. l. del Malabar inglese, nella presidenza di Madras. Immensa era l'importanza di quella capitale dell'impero dello *Zamorino* quando, nel 1497, vi approdarono con Vasco di Gama i Portoghesi; ma oggi è decaduta. — Il *Calicò* deve il suo nome a questa città.

[1] Dicesi che una cambiale è *con documento* quando è accompagnata da polizza di carico e d'assicurazione.

CALLAO (Il). — Porto di Lima nel Perù, distante da quella capitale 8 chilom., situato a 12° 03′ 40″ lat. S., e 79 33′ 00″ long. O., collegato a quella città da una ferrovia. Il movimento di quel porto fu:

		CARICHI.		IN ZAVORRA.	
		Navi.	Tonnellate.	Navi.	Tonnell.e
Nel 1857	Entrata	209	89,321	437	331,293
	Uscita	375	231,944	50	13,225
	Totali	584	321,265	487	344,293
Nel 1858	Entrata	258	98,447	225	192,028
	Uscita	427	303,781	113	49,175
	Totali	685	402,228	338	241,203
Nel 1859	Entrata	189	74,118	138	105,221
	Uscita	280	165,400	36	12,688
	Totali	469	239,518	174	117,909

Il commercio del guano, alimento precipuo di quella navigazione, impiegò nell'anno 1860, 433 bastimenti, con 318,544 tonnellate, fra i quali 3 soli erano italiani, con 1,492 tonnellate. — Oltre a questo prodotto delle isole CHINCHA (V.) gli altri articoli d'esport. sono: nitrato di soda, argento, pesce. — L'importazione consiste in armi, zinco ed altri metalli, vetro, carta e manufatti d'ogni specie, povera oltremodo essendo l'industria del paese.

CALLE (La). — Piccola città e porto di Algeria, circondario di Bona (V. ALGERIA e COSTANTINA).

CAMBAJA. — Città indiana sul golfo omonimo, nella provincia di Guzarate, a 133 chilom. N. di Surate (nel Bombay). La sua antica floridezza fu annichilita dal ritirarsi delle acque del mare.

CAMBOGIA o CAMBODJE. — Città della Cocincina, a 308 chil. N.-O. dal mare, 11° 40′ lat. N., e 102 25 long. E, sopra un'isola del fiume May-kong. — Sebbene assai decaduta dall'importanza commerciale a cui, nel secolo XVII l'aveano innalzata gli Olandesi, vi si pratica tuttavia in grandi proporzioni il traffico delle resine, delle gomme, delle fecole, degli avori, delle cere, dell'incenso, dei legnami, delle pietre preziose ecc. Con la corteccia di un albero, detto *khoi*, vi si fabbrica una carta molto ricercata in tutta l'Asia (V. BANGKOK).

CAMBRAI. — Città francese, del dipartimento del Nord. — Pop. ab. 21,405, molto industriale, specialmente nel linificio, nelle battiste e nei pizzi. — Fiere il 28 ottobre, ed il 24 d'ogni mese.

CAMPECCIO. — Porto dell'Yucatan in America, nella baia omonima. — Esportazioni: riso, sale, zucchero, e legno da tinta. Quest'ultimo genere ha perduto assai dell'antica importanza, e non se ne esportano in oggi che da 50 a 60,000 quintali annui.

CANARIE. — Arcipelago dell' Atlantico, a ponente della costa occidentale d'Africa, a 60 miglia dal Capo Bojador, tra 27° 30′ e 29° 30′ lat. N., e 15° 37′ a 20° 30′ long. O.

CANDIA — Cap. della grand'isola omonima (antica *Creta*), a 35° 21′ lat. N., e 22° 47′ 45″ long. E. — Sotto la dominazione di Venezia questa isola fu florida e ricca; sotto i Turchi decadde miseramente. — Produce olio d'oliva, vino, frutta, cereali, bestiami, lana, seta, cotone. — Il porto della *Canea* è il centro principale del commercio dell'isola.

CANNES. — Piccolo porto francese nel dipart del Varo, il cui principale commercio consiste in profumerie, olii e sapone.

CANTON o KUANG-TUNG. — Cap. della provincia omonima, nel mezzodì della Cina, a 23° 7′ 10″ lat. N., e 110° 54′ 15″ long. E. — 1,500,000 ab (compresi i sobborghi). — Fino al 1843 il governo cinese, fedele al tradizionale sistema restrittivo, avea limitato ad una corporazione (detta degli *hanisti* o *hong-merchants*) il diritto di commerciare cogli Europei. Fino, a quell'epoca il traffico era quindi assai ristretto, e nel 1843 il movimento del porto non fu che di 76 bastimenti (73 dei quali, inglesi) e di 33,994 tonn. — Ma in quell'anno, per opera specialmente dell'Inghilterra, il monopolio fu abolito, e sotto la feconda azione della libertà, il commercio crebbe in grandi proporzioni, come apparisce dal quadro seguente:

Anni.	Navi.	Tonnellate.
1844	306	142,099
1845	302	136,850
1846	304	130,170
1847	312	125,926
1848	361	110,242
1849	331	142,357
1850	322	133,740
1851	394	177,818
1852	398	210,082
1853	328	160,435
1854	320	154,157
1855	395	180,328
1856	440	209,673

Pochi anni or sono, la massa di affari che annualmente concludevasi in Canton ammontava al valore di circa 300,000,000 di lire nostre. — Ma, in parte l'apertura degli altri porti della Cina, ed in parte le turbolenze politiche tolsero a quella piazza una notabile porzione della sua importanza. Presentemente però un movimento di ritorno a di lei favore si va operando.

Sui rami principali del commercio cinese, e segnatamente sulle transazioni dell'oppio e del tè parleremo negli art. CINA e SCIANG-HAI.

CAPO-CORSO. — *Cabo-Corso* dei Portoghesi, e *Cape-Coast-Castle* degli Inglesi. — Stabilimento di quest' ultima nazione sulla Costa d'Oro in

Africa, a 5° 6′ lat. N., e 3° 34′ long. O. — Sede d'un governatore, da cui dipendono i forti e le fattorie di Dixcove, Anamaboe, Acra, Lagos, Bonny, Vecchio-Calabar, Cameroons. — La polvere o paglia d'oro, che i letti dei fiumi e torrenti contengono, l'olio di palma, l'avorio, i legnami, formano gli oggetti principali di esportazione, e si scambiano con le acquevite, la polvere da sparo, i tessuti, il corallo, le grosse chincaglie. — Le irruzioni delle tribù selvagge, specialmente dei belligeri Ascianti, turbano di frequente la prosperità di quelle fattorie.

CAPO DI BUONA-SPERANZA. — *Cape-Town* è la capitale della colonia inglese stanziata sulla meridionale punta dell'Africa, a 33° 55′ 15″ lat. S., e 16° 3′ 45″ long. E., costrutta in fondo alla baia della Tavola. — Centro di una considerevole massa di affari, quel porto serve di rifugio e di scalo ai balenieri ed alle navi che trafficano fra l'Europa e l'Asia o l'Australia. Il movimento di transazioni che risulta da questa posizione intermedia tra l'Oriente e l'Occidente, si riparte fra la capitale ed i porti di Simon's-Bay, di Porto Elizabeth e di East-London. — Il valore totale del commercio esteriore del Capo presenta, nel 1859, una somma di 109,874,000 franchi, ossia 6,235,000 franchi di più che nel 1858, come risulta dalle cifre seguenti:

		1858.		1859.
Importazione	franchi	62,347,000	franchi	64,422,000
Esportazione	»	41,292,000	»	45,452,000
Totali	franchi	103,639,000	franchi	109,874,000

Sulla cifra totale del 1859, la bandiera inglese ha contato:

nell'importazione al Capo	franchi	45,535,000
nell'esportazione dal Capo	»	31,451,000
Totale	franchi	76,986,000
Ossia		70 per 100

Nei 33 milioni restanti gli Stati-Uniti parteciparono per poco più di 10 milioni. La maggior parte del rimanente (23 milioni circa) spetta alle colonie britanniche, specialmente all'India ed a Maurizio.

Il movimento generale di scambi suddetto, ha dato luogo ad una circolazione marittima di 1,117 entrate di navi, ed a 1,094 uscite. Il tonnellaggio complessivo fu di 737,406 tonn., di cui 372,054 all'entrata, e 364,352 all'uscita. — Sul valore totale delle transazioni surriferite, la capitale della colonia ha partecipato nel modo seguente:

Importazione	franchi	34,748,550
Esportazione	»	17,686,650
Totale	franchi	52,435,200

In quanto all'industria locale, vi prosperano le fabbriche di sapone, di candele, di cappelli, le concerie, i molini, le fonderie, le birrerie, le distillerie. — Ma la sorgente principale della produzione e dell'espor-

tazione della colonia si è l'agricoltura. Le frutta ed i legumi d'Italia, Spagna, Francia e Grecia vi crescono assieme ai prodotti delle terre tropicali. La farina di frumento vi è particolarmente bella. Celebri sono sopratutto i vini del Capo, de' quali si contano 13 specie, la più famosa delle quali è il *Costanza*. La lana forma il terzo importante genere di esportaz.e

Scoperto da Bartolomeo Diaz ed oltrepassato da Vasco di Gama nel 1497, il Capo rimase dei Portoghesi fino al 1650, epoca in cui se ne impadronì l'Olanda, cui fu tolto dall'Inghilterra nel 1795. Gli Inglesi lo perdettero momentaneamente nel 1802, ma lo ricuperarono nel 1805.

Pesi e Misure. — Quelli d'Inghilterra; sonvi però ancora in uso alcune unità antiche olandesi; ne citeremo il rapporto con le prime che il lettore troverà nell'art. Gran-Bretagna. — *Lunghezza: ell* = 27 zoll = 120 $^{9}/_{20}$ *ells* = 100 jarde. — *Capacità*: pel grano *schepel* = $^{82}/_{107}$ bushel di Winchester = 0,743 *bushel imperial; mund* = 4 schepel; *last* o *load* inglese = 10 mudden = 3, $^{28}/_{107}$ busselh di Winchester = 2,972 busselh imperiali. — *Pei liquidi: legger* = 152 gallons antichi da vino = 63 $^{7}/_{22}$ imperial gallons; *pipa* = 110 gall. ant. = 91 $^{7}/_{11}$ imp. gall. *Pesi*: 92 *poond* olandesi = 100 *pounds* inglesi. — Per le navi impiegasi la tonnellata di 2,000 pounds. — Il vino vendesi a pipe di 110 gallons antichi; la lana, o a libbra o a tonnell. inglesi; i denti d'elefante, le corna e le pelli, a migliaio.

Monete. — Oltre alle monete inglesi, hanno corso: il *gulden* olland. = L. 2,1164; lo *stuber* = L. 0,1582; il *ryksdaaler* = L. 1,878; lo *shilling* = L. 0,235. — Pei Cambi, il commissario governativo rilascia mandati sul tesoro a Londra (*London treasury bills*), pagabili a 30 giorni vista con premio da 1 a 3 p. %. Le lettere di cambio ordinarie su Londra corrono al pari con premio di 1 per cento.

CAPO FRANCESE o HAITIANO. — Uno dei sette porti dell'isola di Haiti, designato col primo di questi nomi, perchè già appartenente alla Francia quando questa possedeva San Domingo. — Nel 1859 il movimento di quel porto fu di 168 navi e di 32,730 tonnellate.

CAPO VERDE (Isole del), — Arcipelago nell'Atlantico, di fronte all'omonimo Capo Africano, tra 14° 45' e 17° 30' lat. N., e 25° 00' e 27° 45' long. O — Del loro commercio, è parola sotto i singoli nomi delle varie isole.

CARABANA. — Fattoria francese e villaggio negro sulla costa occidentale d'Africa, in una piccola isola, presso le foci della Cazamanca, a 12° 34' 32" lat. N., e 19° 5' 6" long. O., tra la Gambia inglese e la Guinea portoghese. — Centro di qualche affare in mandorle di tulucuna, in arachidi, in olii.

CARACAS. — Cap. del Venezuela, a 10° 30' 50" lat. N., e 69° 25' 00" long. O. dal merid. di Parigi. — 50,000 ab. — Il suo porto è la *Guayra*, 12 chil. a Nord (V. Venezuela).

CARCASSONNE. — C. l. del dip. delle Lande in Francia. — 12,000 abitanti. — Centro importante di lanificio pel Levante. — Fiere il martedì di Pentecoste e nel dì di S. Caterina.

CARDIFF. — Uno dei principali porti carboniferi dell'Inghilterra, ed il precipuo porto del Galles. — Nel 1860 si esportarono da Cardiff 767,000 tonnellate di carbone pel cabotaggio, e per l'estero 1,125,000 tonn. — La relativa importanza di queste cifre apparirà viemmeglio, quando si pensi che la città non conta che 10,000 ab.

CARLSCRONA. — principale porto militare di Svezia, sul Baltico, e centro di un discreto commercio in ferri, acciai, rame, potassa, sego e carbon fossile.

CARLSRUHE. — Cap. del Baden; 25,000 ab.; destinata ad una non indifferente posizione commerciale appena la rete delle ferrovie germaniche sia posta, attraverso le Alpi, in comunicazione col Mediterraneo. — Grande fabbrica di macchine a vapore; una di carri e vetture da ferrovie; parecchie manifatture di prodotti chimici, di carte dipinte, di cuoi ecc.

MISURE *di lunghezza*: *fuss* = 0,30 m.; *elle* = 2 fuss; *ruthe* = 10 fuss = 3,00 m.; *klafter* = 6 fuss = 1,80 m.; — *di capacità*: per materie secche: *zuber* = 10 *malter* = 100 *sester* = 1,000 *messlein*. Il messlein = 1,5 lit. — *Pei liquidi*; *fuder* = 10 *ohm* = 100 *stutzen* = 1,000 maas. Il Maas = 1,5 lit. — PESI: *pfund* = 10 *zehlinge* = 100 ceutas = 10,000 as = 500 grammi. — MONETE *di conto*: tallero = 100 kreuzer = L. 3.53. — *Monete reali*: *oro*: ducato del Reno = L. 11,851; Luigi del 1828 = L. 17,817; ducato = L. 10,690. — *Argento*: gulden = L. 2,121, tallero = L. 3,527; kronenthaler = L. 5,715; — *eroso misto*: groschen = L. 0,096; — *rame*: kreuzer.

CARMEN. — Piccola città nell'Yucatan (America centrale), buon porto ma accessibile solo ai legni di piccola portata. Notevole esportazione di legno di Campeccio.

CARRARA. — Città dell'Italia sul versante S. degli Appennini, tra le prov. toscane e le liguri, sull'Avenza, a 5 chil. N. O. di Massa. — 6,000 ab. — Fonte inesauribile di ricchezze vistose sono i marmi di ogni qualità che si escavano tuttodì dalle montagne carraresi; a migliaia sono le braccia che nei tempi normali lavorano in questa industria, e non si erra affermando che tutta la popolazione di quel Comune non è occupata in altro se non nelle escavazioni, nei trasporti, nelle lavorazioni dei marmi. Calcolasi che la produzione media di queste cave salga a circa 42,000 tonnellate all'anno, delle quali $^3/_4$ di marmo bianco-chiaro, $^1/_8$ di statuario ed $^1/_8$ di venato. Oltre alle varie provincie d'Italia, l'esportazione ha luogo per gli Stati-Uniti d'America (i quali, prima dell'attuale malaugurata guerra, ne ricevevano per più di 19,000 tonnellate, per la Francia (circa 10,000 tonn.), l'Inghilterra (5,000), il Belgio (3,000), l'America del Sud, Russia ecc — A facilitare le operazioni di trasporto, ed imbarco dei marmi, si desidererebbero ancora varii perfezionamenti ed ordigni meccanici.

Il mitissimo clima dei dintorni di Massa e Carrara permette la coltivazione di aranci, limoni e simili agrumi in piena terra, senza che neppure vi sia bisogno di riparare con qualche artificio le piante dall'intemperie invernali. Dei limoni si fa commercio in ogni stagione;

degli aranci, nel verno. Il prezzo medio dei limoni calcolasi a Ln. tre per ogni centinaio (n.° 100 limoni in media danno il peso di 13 chil.), ed a L. 1 50 quello degli aranci. — Altro prodotto di cui è copia e squisitezza in quel territorio, sono gli agli e le cipolle. Si valuta dai 10 a 12 e più milioni la quantità di cotesti bulbi che si manda all'estero, oltre al non piccolo loro numero consumato sul luogo. Il prezzo medio delle cipolle è di Ln. 6 il migliaio (1,000 cipolle mercantili danno un peso medio approssimativo di 120 chilog.), e di L. 4 quello degli agli.

CARTAGENA. — Città e porto militare di Spagna, prov. di Murcia, sul Mediterraneo, a 37° 35′ 50″ lat. N., e 3° 20′ 36″ long. O. — 37,000 abitanti. — Commercio assai esteso; l'esportazione del piombo ne forma il più importante elemento. Essa giunge a 16 e più milioni di chilogrammi all'anno.

CARTAGENA. — Città e porto della Nuova-Granata, a 10° 30′ lat. N., e 77° 45′ long. O. — 7,000 ab. — Un'unica tassa di tonnellaggio vi è percepita, mercè cui le navi di meno di 100 tonn. pagano 2 fr. per tonn., e quelle al di sopra pagano 2 fr. per tonn. fino a 100, e, per le tonnellate eccedenti questa misura, 1 fr. ciascuna.

CASABLANCA. — Piccolo porto del Marocco sull'Atlantico, a 33° 37′ lat. N., e 9° 50′ long. O., dagli indigeni chiamato *Darbeida*, traduz.^e esatta di *Casa-bianca*, centro di un commercio abbastanza importante di grane, pelli, olio di mandorle, cortecce di quercia, e delle lane conosciute sotto i nomi di *tedla* e *urdighia*.

CASSEL. — Cap. dell'elettorato d'Assia, sulla Fulda. — 36,000 ab. — I protestanti francesi, profughi dopo la revoca dell'editto di Nantes, vi portarono una florida industria, che vi andò sempre prosperando, e che consiste specialmente nel cotonificio, nel lanificio, nel setificio, nei pizzi, nell'oreficeria, nelle arti ceramiche, nei prodotti chimici ecc. — Posta da una rete di ferrovie in comunicazione con le città principali di Germania, essa potrebbe avere un commercio più attivo di quello che oggi possiede (V. Confederazione Germanica).

CASTRES. — Città del dip. del Tarno, in Francia. — 23,000 ab. — Importanti fabbriche di panni e di carta.

CATAMARCA. — Piccola città nella Confed. Argentina, a 27° 45′ lat. S. e 68° 20′ long. O. — Posta nell'interno e senza buone comunicazioni col mare, ha finora un insignificante commercio, che però potrebbe diventare grandissimo qualora la civiltà venisse ad animarlo. — Ricchissime miniere d'argento nella catena d'Aconquija; copiosi filoni di rame in quella d'Atajo, oltre ad abbondanti depositi di nichelio e di stagno, assicurano a Catamarca, uno splendido avvenire nell'industria metallurgica.

CATANIA. — Città e porto di Sicilia, alle foci della Giarretta, sul mare Jonio, alle falde dell'Etna, a 37° 30′ lat. N., e 13° 1′ long. E. — 65,000 ab. — Notevole vi è il movimento industriale. — Il setificio contavi sei opifici alla Piemontese per gli organzini, ciascuno dei quali fornisce da 1,000 a 1,600 libbre di seta; sei mangani a trafila per

estrarre la seta con l'antico sistema, dei quali 4 con 8 manganelli e 2 con 10 ognuno, con 500 fusi; due filande a macchina, una con 20 manganelli, e l'altra con 8, che dànno complessivamente 5,600 libbre di seta; una filanda a vapore, che dà 9,000 libbre di seta sopraffina; 15 stabilimenti di manifutture di seta, che presentano N.° 150 telai meccanici; altri 950 telai, sparsi in varii luoghi. Il prodotto totale di queste seterie può calcolarsi in: N.° 4,500 fazzolettoni di crespo, del valore di L. 161,603; N.° 5,000 scialli di crespo, per L. 114,716, filati per libbre 60,000, e pel valore di L. 1,223,644; 10,800 pezze di tessuti, per L. 2,576,378; oltre a 40 telai di velluto, che dànno 2,880 canne di Sicilia di prodotto, pel valore di L. 73,418.

Non meno importante è l'industria cotonifera, che conta N° 16 principali stabilimenti di manifatture di cotone, oltre ai diversi piccoli fabbricanti, con telai N.° 5,000, danno un prodotto annuo di circa Lire 11,630,995. Il numero dei filatoi da torcere ammonta a 50, taluni di fusi 84, altri di fusi 96, con un prodotto annuo di L. 248,119. Vi hanno 40 filatoi detti *sani*, cioè a doppio numero di fusi, che dànno L. 397,004. Altro stabilimento di tessuti di cotone e di filo, cotone e seta con N.° 40 telai a macchina, montati alla Jacquard, oltre ad un gran numero fuori di esso, ma per conto dello stabilimento; dà coltri bianche e colorite di varie dimensioni e qualità N.° 1,320 per L. 26,920; scialli per donna N.° 5,052, per L. 51,821; fodere di materassi per L. 32,772, ed altre pezze diverse, per L. 276,672.

Il lanificio ha un grande stabilimento, con una filanda, di 230 fusi, il cui prodotto annuo è di circa L. 20,000; con una tessitoria, munita di 55 telai, che dànno pezze 800 barraccani di lana e cotone, ed altri prodotti, del valore complessivo di L. 80,000.

Sonvi inoltre N.° 5 manifatture di tabacchi che dànno un annuale prodotto di L. 48,180 in rapè, e di L. 3,568,962 in sigari; 14 concerie di pelli, il cui annuo prodotto è di L. 2,569,653: 3 stabilimenti di liquirizia, per L. 76,476; 4 fabbriche di paste lavorate, per L. 581,550; 5 fabbriche di carrozze, per L. 76,477; 6 fabbriche di capelli da uomo di felpa, per L. 513,927.

Movimento commerciale nel 1861:

Navi entrate N.°	1,904.	tonnellate	103,817.
» uscite »	1,962.	»	98,396.

Usi di piazza. — Lo zolfo si vende per cantaro di rotoli 100 reso alla vela a spese del venditore, escluso il dazio di esportazione, che è di 84 cent. di lira, e 98 cent. di cent. a cantaro. La cenere di soda si vende a cantaro di 100 rotoli in massa, ossia composto di pezzi grossi, minuti e frantumi. Le ossa degli animali, i baccalà, a cantaro di 111 rotoli. Il cotone in bombagia, a cantaro di 104 rotoli, il seme di lino, e la scagliola, per salma di tumoli 21 $^1/_4$ rasi; senapa, seme di canape e nocciuole, per salma di 20 tumoli colmi; i ceci, le fave per salma di 20 tumoli per metà colmi e metà rasi; il peso è da quintali 2 60 a 2. 70. — I grani, orzi, avene, per salma di 10 tumoli rasi. I lupini,

per salma di 22 $^{1}/_{2}$ rasi; i formaggi a rotoli 111; il sego colato a rotoli 100; i risi, mandorle, armellini, pistacchi, lana, liquirizia, tartaro, sommaco, straccie, scorze d'arancio, cantaridi, a quintali di rotoli 100; le essenze e le sete organzine, a libbra; il vino, per salma di 80 quartucci; gli spiriti di vini e di ogni sostanza, a salma di quartucci 93 $^{1}/_{3}$; l'olio d'oliva, a cafiso di 20 rotoli; le pelli, a centinaio o migliaio: ogni mille si compone di 960 pelli di conto a 100 per 40 scarti; ogni cassa di melaranci è composta di N.° 200; quella di limoni, di N.° 360.

Misure *lineari: canna* 2,0647824 m; *mezza canna* = 1,0323912 m.; *palmo* = 0,2580978 m.; *oncia* = 0,215081 m.; — *di capacità per materie secche: salma* di tumoli 16 = 275,08848 litri; *salma grossa* = 343,861060 lit.; altra di tumoli 21 $^{1}/_{4}$ = 365,352376 lit.; altra di tumoli 22 $^{1}/_{4}$ = 382,545429 litri; — *pei liquidi: salma* di 80 quartucci = 68,772212 litri; *salma* di quartucci 100 = 85,965265 litri; *quartuccio* = 0,859653 lit.; *cafiso* = 17,193053 lit.

Pesi: *quintale* di rotoli 100 = 79,54200 chilogr.; *quintale* di rotoli 111 = 88,069620 chilogr.; *Rotolo* = 0,792420 chilogr.

Monete: *onza* = L. 12.75; *tari* = cent.^{mi} 42.

CATTARO. — Città della Dalmazia austriaca, a 42° 25' 26" lat. N., e 16° 20' 1" long. E, in fondo all'omonimo golfo o canale, in prossimità della frontiera del Montenegro. Pop. in gran parte d'origine italiana. — 2,000 ab. — Porto eccellente, e capace dei più grossi navigli; ma commercio grandemente decaduto dopo che il trattato di Campo-Formio nel 1797 la tolse alla dizione veneziana.

CAYENNA. — Isola e porto dell'America meridionale nella Guiana francese. — Clima insalubre. — Luogo di deportazione. — Terreno fertilissimo, ove si raccolgono, quasi spontanei, la manioca, il granturco, il caffè, lo zucchero, il riso, il cotone, il tabacco, la noce moscata, il pepe ed altri prodotti tropicali. Oltre alla Francia, fanno con Cayenna attivo commercio gli Stati-Uniti, Surinam ed il Brasile.

CEARA. — Città del Brasile, alla foce dell'omonimo fiume nell'Atlantico. — 6,000 ab. — La provincia produce cotone, gomma elastica, riso, zucchero.

CESAREA — in turco *Kaisarieh*, antica capitale della Cappadocia, nella Turchia asiatica. — 45,000 ab. — Commercio attivo con Smirne e Costantinopoli, in mano specialmente dei Greci e degli Armeni.

CETTE. — Dopo Marsiglia, il porto francese più importante sul Mediterraneo, a 1° 21' 52" long. E, 43° 23' 48" lat. N. — 22,000 ab. — Posta, dai canali e dalle ferrovie del Mezzogiorno, in comunicazione coi dipartimenti compresi tra il Rodano ed i Pirenei, munita di un buon porto nella parte occidentale del golfo Lione, Cette è un vasto centro di affari mercantili e marittimi. Il movimento della navigazione nel 1856 fu:

Entrata	2,399	navi portanti	259,160	tonnellate.
Sortita	2,218	» »	243,337	»
Totale . . .	4,617	navi portanti	502,497	tonnellate.

La totalità delle merci importate fu di 65,916,456 chilog.; e delle esportate, di 82,710,290 chilogrammi.

CEUTA. — Città del Marocco, in faccia allo Stretto di Gibilterra; è il principale dei *Presidios* di Spagna. Il suo faro di prim' ordine, combinando i suoi fuochi con quelli del faro di Tarifa sulla costa spagnuola, è di somma utilità.

CHAGRES. — Porto della Nuova-Granata, sull' Istmo di Panama e sul mare delle Antille. — Prima che si costruisse la ferrovia dell' istmo, Chagres, come punto estremo orientale della strada comune della quale Panama sul Pacifico era l' estremità occidentale, aveva una notabile importanza commerciale, che ora è passata a Colon-Aspinwall, testa di linea di quella ferrovia. Quando però si effettuasse il desiderato bosforo dei due Oceani, Chagres sarebbe destinato a riprendere, accresciuto d' assai, l' antico suo posto.

CHALONS sulla Marna. — C. l. del dip. della Marna in Francia; uno dei principali centri del commercio del vino di Sciampagna. — Il numero annuale delle bottiglie fabbricatevi è di 1,200,000, del valore di 3,600,000 fr. — Gran mercato di lane dal 1° al 15 agosto.

CHARLEROI. — Città dell' Hainaut nel Belgio. — 11,000 ab. — Per mezzo della Sambra, dei canali e di una perfetta rete ferroviaria, è posta in relazione coi grandi centri belgi e francesi. — Come tutta la provincia cui appartiene, ha una vasta importanza industriale, sopratutto pei carboni, la metallurgia e le vetrerie. Da sei a settemila tonnellate di carbon fossile, nell' Hainaut, sono ogni anno estratte da 234 pozzi; vi sono impiegati 52,000 operai, con un salario medio di fr. 2 e 52 cent. al giorno. — Gli alti-forni di Charleroi lavorano ferro per oltre 18 milioni di franchi annui. — Il numero delle vetrerie e fabbriche di specchi è di 32 nella provincia, e dànno un prodotto medio di circa 10 milioni di franchi.

CHARLESTON. — Città della Carolina del Sud in America, a 7 miglia dall' Atlantico, col quale comunica mediante i fiumi Ashley e Cooper che si ùniscono al di sotto della città. — 43,000 ab. — L' immenso sviluppo delle ferrovie che la uniscono alle principali città dell' interno, dà una grande importanza al suo commercio di deposito. — Essa esporta più riso che qualunque altra piazza dell' America; e pel cotone non è primeggiata che dalla Nuova-Orleans e da Mobile.

CHATEAUROUX. — C. l. del dip. dell' Indra, in Francia. — 13,000 abitanti. — centro di un notevole commercio di lane e panni.

CHATELLERAULT. — Città del dip. della Vienna in Francia, sulla destra del fiume omonimo; — centro importante di riputate coltellerie da tavola, di fabbriche d' armi, di pietre da macina.

CHAUX-DE-FONDS (La). — Città del Cant. di Neuchatel, in Svizzera; centro importantissimo di orologeria. Se in quel cantone si fanno da 8 a 900,000 oriuoli per anno, di un valore da 32 a 36 milioni di L., quella piccola città concorre per circa i due terzi in questa produzione.

CHEMNITZ. — Uno dei precipui centri industriali del reame di Sas-

sonia. — 32,000 ab. — Oltre al cotonificio ed al lanificio, vi florisce la fabbricazione dei damaschi da mobili, delle calze e delle tele cerate.

CHESTER. — C. l. dell'omonima contea, nell'occid. dell'Inghilterra. — 20,000 ab. — Gran deposito dei famosi formaggi Chester.

CHETAH. — Città della Siberia russa, sul fiume Amour, capo luogo di vasta provincia, ricca di metalli, segnatamente d'oro, d'argento e di rame.

CHIAVARI. — Città marittima della riviera orientale ligure, a 31 chilom. da Genova. — 11,000 ab. — Il circondario di Chiavari è il più esteso della Liguria, dopo quello di Genova, ed altresì, dopo lo stesso, il più industrioso ed il più commerciante, contando non meno di 241 bastimenti di varia portata, oltre a 236 barche da pesca. Oltre il traffico con diversi porti dell'Italia, esteso è quello che si fa colle Americhe e coll'Isola di Sardegna. — Celebri sono le tele di Chiavari, i lavori di ebanisteria; famose poi le sedie, dette appunto di Chiavari, perchè di qui originarie, le quali, accoppiando l'eleganza alla solidità e, secondo le qualità, anche il buon prezzo, sono favorevolmente conosciute in tutta Europa. — Vi si trovano, specialmente nelle campagne, non pochi telai di velluto assai buono, molti di bordato e di tele di cotone; Nel comune di Zoagli non si contano meno di 1,200 telai da velluto, i cui prodotti gareggiano anche con quei di Lione. — Santa Margherita e Rapallo forniscono grande quantità di pizzi di seta e filo molto apprezzati. — Nel comune di Lorsica si lavorano i damaschi di seta; in quello di Favale, bordati, fustagni e le tele di cotone; in quelli di Lavagna e Cogorno esistono le rinomatissime cave di ardesie; in quelli di Sestri-Levante, S.ta Margherita e Rapallo si producono eccellenti cordami per attrezzi di nave, e pesci salati. — I formaggi di Chiavari hanno acquistato meritata celebrità. Assai reputato è pure il cantiere da costruzione, dove furono varate navi d'ogni portata, e parecchie di 800 e 1,000 tonnel.

CHIAVENNA. — Città d'Italia, a 28 chil. N. O. di Sondrio, sulla Maira. — 3,000 ab. — Importantissima come centro e deposito del commercio tra la Germania e l'Italia. — Possiede pure un notevole movimento industriale: una filatura di cotone, con motore a turbina, vi impiega fusi N.° 9,500, e lavoranti N.° 500, e dà un prodotto annuo di filati quintali 2,000, del valore di 6 ad 800,000 L. — Una fabbrica di ovatte di cotone dà circa 180 quintali di merce all'anno. — Quattro birrerie fabbricano la famosa *birra di Chiavenna*, nella quantità di 15,000 quintali circa, e del valore di circa 500,000 L. — Buone concerie, che conciano circa 10,000 pelli all'anno. — Una cartiera fabbrica carta da impacco greggia e colorata per 230, circa, quintali annui. — Il granito di riva di Chiavenna va distinto per la sua eccellente qualità, ed è ricercato specialmente per le rotaie delle strade carreggiabili.

CHICAGO. — Città degli Stati-Uniti, sull'estremità merid. del lago Michigan, fondata nel 1831; nel 1840 contava 4,853 abitanti; nel 1850, 29,963; nel 1860, oltre a 100,000. — Immenso commercio dovuto alla ammirabile sua posizione nel centro di vastissima rete di ferrovie e di linee fluviali e lacuali. Il tonnellaggio del suo porto superava pochi

anni fa le 60,000 tonnellate. Deposito dei prodotti destinati alle regioni occidentali dell' Unione, e mercato centrale dei loro prodotti agricoli. — Il traffico delle carni salate, specialmente di quelle di maiali vi assume ogni giorno più proporzioni enormi. Nel 1855 vi entrarono 80,380 porci del peso medio di 233 libbre, e quasi tre milioni di libbre di lardo.

CHILI. — Repubblica dell' America meridionale, tra 72° e 77° long. O., e 25° 44° lat S; lungo le coste del Grande Oceano per 2,000 chil., con una larghezza media di 220 chilom. — Pop. 1,558,000 ab. — Capitale Santiago.

Movimento commerciale nel 1859.

Importazione	piastre	18,396,000.	lire italiane	99,338,000
Esportazione	»	19,559,000.	»	105,618,000
Totali	piastre	37,955,000.	lire italiane	204,956,000

La marina mercantile rappresentò le cifre seguenti:

Anni	Navi.	Tonnellate.
1856	265	62,006
1857	267	62,659
1858	267	62,210
1859	268	58,877
1860	266	60,434

Il movimento marittimo fu:

Anni.	NAVI estere.	nazionali.	Totale.
1856	2,185.	2,985	5,170
1857	2,370.	2,838	5.208
1858	2,360.	2,561	4,921
1859	1,924.	2,579	4,503

Il Chili va facendo oggidì notevoli progressi civili ed economici. Nel 1860 vi era già aperta la linea ferroviaria del Sud da Santiago a Raucaga, sopra 72 chilometri. In quella del Nord s' impiegavano tutti gli operai che si potevano trovare; ma grandi sono le difficoltà di esecuzione. — Sotto il nome di *Banca del Chilì* vi si sta organizzando un vasto stabilimento finanziario. — La Zecca coniò, nell' anno 1859, 3,840,648 piastre, di cui 3,299,651 in oro, e 540,977 in argento.

Per i *pesi*, le *misure*, gli *usi*, i *cambi* ecc. V. SANTIAGO.

CHINCHA (Isole). — Sono tre isole e cinque o sei isolotti, dipendenti dal Perù, a 13 chilom. dal lido, presso Prisco, ed a 178 chilom. sud di Lima. — Devono la loro celebrità agli immensi depositi di guano, che da una quindicina d' anni circa si va estraendo. — Così ignoranti erano per l' addietro i governi del Perù e della Bolivia intorno al valore di quest' articolo, ch' essi vendettero a privati l'esclusivo diritto di commerciarlo durante il termine di nove anni per la minima somma di un milione di lire; ma bentosto accorgendosi del rovinoso errore, il governo peruviano potè rescindere due anni dopo (1841) il contratto. Ma, avendo ricorso al sistema del monopolio, mediante l' agenzia conceduta alla

casa inglese Gibbs e Figli, mantenne il prezzo del guano a prezzi esorbitanti. Nel 1854 estimavasi ad 11,250,000 tonnellate metriche la quantità totale di guano esistente nelle tre isole. L'esportazione nel 1855 fu di 406,000 tonn., delle quali 282,000 per l'Inghilterra, 64,000 per gli Stati-Uniti, 26,500 per la Spagna, 18,000 per l'Isola Maurizio e 14,000 per la Francia. Oggidì il monopolio Gibbs è cessato e la concessione di questo pingue traffico è fatta a vari agenti che lo geriscono in Europa, ciascuno nei limiti del proprio distretto. Per l'Italia, il concessionario è il sig. Patrone, residente in Genova.

CHIOGGIA. — Città italiana alquanto a nord delle foci della Brenta nell'Adriatico, a 25 chilometri S. di Venezia. — 26,000 ab. — Celebre nei fasti del Medio Evo per la guerra tra Genova e Venezia. — Commercio di cabotaggio, coltivazione delle saline, pesca e costruzioni navali ne alimentano la prosperità.

CHOA. — Stato dell'Africa settentrionale, a S. O. dell'Abissinia, sotto 8° a 11° lat. N., e 35° 30′ a 38′ long. E., a levante del Nilo azzurro. — Cap. Angolola; commercio di caffè, cotone, tabacco, schiavi. Monete, pezzi di sale ellittici, chiamati *amuleh*, in concorrenza col tallero di Maria Teresa, sola moneta europea conosciutavi.

CHOLET. — Città dell'occid. della Francia, sulla destra della Maine, dipart. Maine-et-Loire. — 11,000 ab. — Centro importante dell'industria delle tele. Celebri sopratutto sono i suoi fazzoletti di colore.

CHRISTIANBORG. — C. l. degli stabilimenti danesi sulla costa occid. d'Africa, nel Golfo di Guinea, sotto 5° 32′ lat. N., e 2° 29′ long. O.

CHRISTIANIA. — Cap. della Norvegia, a 59° 55′ 20″ lat. N., e 8° 28′ 30″ long. E. — 30,000 ab. — La difficoltà dell'ingresso del *Fiord* obbliga le navi a prendere un piloto pratico. Calcolasi a 355 fr., la spesa che cagiona ad una nave di 300 tonn. l'entrata nel porto, ed a 460 fr. la sortita. (V. Svezia e Norvegia).

CHRISTIANSAND. — Città meridionale di Norvegia, nello Skager-Rack, a 50° 8′ 4″ lat. N., e 5° 43′ 54″ long. E. — 7,000 ab. — Porto di rifugio dei bastimenti che ebbero a soffrire nel passo del Cattegat. Buoni cantieri da costruz — Fabbrica di tele da vele. — Esportaz. di legnami da costruzione

CHUQUISACA. — Cap. della Bolivia, chiamata ancora dagli Spagnuoli *La Plata* a cagione delle vicine ricche miniere d'argento di Porco, e *Sucre* dai Boliviani, in onore del generale colombiano omonimo.

CINA. — Immenso impero, situato nell'Asia Orientale, tra 69°-141° long. E., e 18°-51° lat. N. — Oltre alla Cina propria, l'impero comprende la Manciuria, la Mongolia, la Zungaria, la Chirgizia, la piccola Boccaria, il Khukhunoor, paesi tutti direttamente soggetti, ed altresì i paesi tributari, che sono il Tibeto, il Butan, la Corea e le isole di Lieu-Kieu. — La superficie di questa vastissima contrada e la sua popolazione sono molto variamente indicate dai geografi; ma i più autorevoli dànno le cifre di 3,500,000 chilom. quad. per la estensione, e di 350,000,000 pel numero degli abitanti. — Suolo fertilissimo, che

produce in abbondanza tutte le derrate tropicali, specialmente il te, il riso, il bambù, il cotone, la canna da zucchero, il pepe, il tabacco, il betel, la palma, il gelso, il cocco, il cedro, la cannella ecc. — Ricche miniere d'oro, d'argento, di rame, di mercurio, di ferro, di piombo e di carbon fossile; cave di marmo, calce, ardesia, lapis-lazzoli, cristallo; saline. — Agricoltura molto in onore. — Industria, come la civiltà, antichissima, ma stazionaria. — Grande abilità nelle porcellane, nelle vernici, nella carta, nelle seterie, nell'inchiostro di Cina, nei tessuti di cotone. — Commercio esteriore comparativamente ristretto, ma divenuto in questi ultimi anni (massime dopo il 1842) infinitamente più attivo, grazie all'apertura dei porti di Canton, Fou-tcheou, Amoy, Ning-po, Sciang-hai. Sotto questi ultimi nomi il lettore troverà le notizie statistiche riguardanti il traffico, i pesi, le misure ecc.

CINCINNATI. — Città degli Stati-Uniti d'America, sulla destra dell'Ohio, in faccia alla foce del Licking e al di sopra di quella di Mill-Creek. — Fondata nel 1788, nel 1800 non aveva che 750 abitanti; nel 1810 erano 2,540; nel 1820, 9,644; nel 1830, 24,861; nel 1840, 46,338; nel 1850, 116,108; ed oggidì toccano i 200,000. — Immenso commercio e florida industria: fabbricazione in grande di amido, di biscotto per la marina, di birra, di cappelli, di bilancie. — Il valore medio dei prodotti di ebanisteria calcolasi a 2,600,000 dollari; quello dei prodotti della distilleria ad 800,000 dollari; vastissime fonderie di ferro e di rame; ad oltre due milioni di dollari giunge il valore degli abiti fatti esportati. La quantità di farina giornalmente macinata calcolasi a 225,000 chilog. Il tabacco e la vigna dànno pure forti prodotti. Ma uno degli articoli principali del commercio di Cincinnati è il maiale. Nel 1853 vi si salarono o fusero 524,000 porci, che diedero in carne e lardo (*saindoux*) un peso di 36,998,990 chilogrammi. Ben 37 officine sono dedite alla produzione dell'olio di porco, e dànno un valore medio di 3,016,000 dollari all'anno.

CIOTAT (La). — Porto francese sul Mediterraneo, dip. delle Bocche-del-Rodano. — 8,000 ab. — Celebri cantieri da costruzione. — Grande stabilimento metallurgico, in cui si fabbricano buoni piroscafi, per conto specialmente delle Messaggerie Imperiali.

CIUDAD-BOLIVAR. — Città del Venezuela in America, sulle rive dell'Orenoco a 320 chilom. dalla foce. — 8,000 ab. — Centro di deposito delle merci venienti dall'interno per via fluviale, e dei prodotti europei, portativi annualmente da una quarantina circa di bastimenti.

CIVITAVECCHIA. — Porto italiano sul Mediterraneo, a 62 chilom. N. O. da Roma. — 10,000 abitanti.

CLERMONT-FERRAND. — C. l. del dip. del Puy-de-Dôme, in Francia. — 39,000 ab. — La florida agricoltura della *Limagne d'Auvergne*, in mezzo alla quale si trova, ne alimenta l'industria ed il commercio. È mercato importante di farine, cereali, vini, canape, frutta, bestiame, latticinii, cuoia. — Una ventina di fabbriche di paste.

CLEVELAND. — Città americana dello Stato dell'Ohio, sulla sponda

meridionale del lago Erie. — 41,000 ab. — Buon porto alla foce del fiume Cayahoga. — Grandissima fabbrica di locomotive. — Il suo commercio annuo calcolasi ad oltre 50 milioni di dollari per le importazioni, e a più di 30 milioni di dollari per le esportazioni.

COBIJA o PUERTO-LAMAR. — Unico porto della Bolivia, a 22° 28′ lat. S., e 72° 33′ long. O. — Trista e piccola borgata di 1,000 abit. — L'infelicità dell'ancoraggio fa sì che la maggior parte delle merci spedite per la Bolivia vi giungano pel porto peruviano d'Africa (V.).

COBLENTZ (ital. Coblenza). — Città-fortezza della Prussia renana. — 22,500 ab. — Posta al confluente del Reno e della Mosella, ha un'attiva navigazione ed un traffico importante, specialmente in vini, grani, legna, ferro e carbon-fossile.

COBURGO. — Cap. del ducato di Sassonia-Coburgo-Gotha, sull'Itz. — 12,000 ab. — Fabbriche di lino, lana, cotone, porcellane, stoviglie, carabine, vetture, birra. — Fiere a Pasqua ed a S. Michele.

COETIVI. — Piccola isola, nel Mar delle Indie, a S. O. dell'Africa, a 7° 15 lat. N., e 54° 13′ long. E., spettante all'Inghilterra, producente olii, grano turco e tartarughe

COGNAC. — Città di Francia, nel dip. della Charente, celebre per le sue acquavite, il cui commercio annuo rappresenta non meno di 90 milioni di franchi.

COIRA. — C. l. del cantone svizzero dei Grigioni, importante come punto di congiunzione delle strade e ferrovie che vengono da Basilea, da Zurigo, da Rohrschack, e, per conseguenza dal lago di Costanza, con le strade che dalle Alpi Elvetiche Orientali scendono in Italia. — Essa è il punto comune a cui mirano i precipui tracciati di ferrovie progettate per mettere Genova in comunicazione con la Germania.

COLBERG. — Città forte e commerciante di Prussia, con un attivo traffico marittimo ed armamenti per la pesca.

COLMAR. — C. l. del dip. dell'Alto-Reno, in Francia. — 22,000 ab. — Centro importante di cotonificio, spezierie, ferramenta, vini.

COLOMBO. — Cap. dell'isola di Ceylan, fabbricata dai Portoghesi, posseduta dopo il 1656 dagli Olandesi, indi, dopo il 1796, dall'Inghilterra. — 45,000 ab. — Clima salubre; rada malsicura, tranne durante il monsone del N. E, da novembre a marzo. — L'isola di Ceylan ha 24,664 miglia quadr. di superficie. — pop 2 milioni d'ab. — È divisa in 5 provincie, suddivise in distretti. — Fin dal 1802 era stata distratta dai dominii della Compagnia delle Indie, e direttamente amministrata dal governo inglese. — Rende alla finanza circa mezzo milione di sterline, ma costa di più. — Comunicazioni regolari col continente: i vapori che fanno il servigio con Calcutta toccano all'eccellente porto di Punta-di-Galla; altre linee di vaporiere vanno a Singapora ed alla costa di Cina. — Il commercio di Ceylan è, come l'agricoltura e la popolazione, in via di progresso. — Vi si importa riso, stoffe di cotone, carbon fossile, vini, acquavite; la somma totale delle importazioni ammonta a 20 o 30 milioni di franchi all'anno. Quella delle esportazioni (consistenti in caffè,

cannella, olio di cocco, cordami ecc.) sale ad oltre 30 milioni di fr. — Il valore dei prodotti inglesi mandati a Ceylan fu:

Anni.	L. sterl.	Anni.	L. sterl.
1846	212,681.	1854	382,276
1847	211,273.	1855	305,576
1848	168,598	1856	388,435
1849	159,351.	1857	516,657
1850	218,332.	1858	541,131
1851	175,414.	1859	667,387
1852	231,299.	1860	671,624
1853	265,982.	—	—

Il valore delle esportazioni per l'Inghilterra supera un milione e $^1/_2$ di L. st. — La cannella di Ceylan è celebre fin dai tempi biblici; il monopolio di questo traffico fece, nel XIV secolo, la ricchezza di Lisbona. Calcolasi da cinque a settecento mila libbre l'esportazione annua di questo articolo. — L'olio di cocco è divenuto a' dì nostri un importantissimo articolo dell'esportazione da Ceylan; l'ebano, le corna di daino, l'arachide, la canape, i filamenti del cocco (dagli Inglesi chiamati *coir*, e che servono a far cordami), le perle, la cui pesca si fa nei mari di Ceylan, particolarmente in faccia a Condatchy, tali sono i principali generi di commercio dell'isola.

Misure, *per le lunghezze*, i tipi inglesi. — *Per le materie secche*, le misure di capacità sono: *garce* o *gahrs* = 50,8462 ett.; *last* = 19,0672 ettolitri; *ammonam* = 203,384 lit.; *parrah* = 25,423 lit.; *marcal* = 12,712 lit.; *sikr* o *seer* = 1,059 lit. — *Pei liquidi* in generale: l'antico gallone inglese; per la birra il *hogshead* = 245,125 lit.; pel vino, per l'arac e l'olio, il *legger* = 567,78 lit.; il *welt* = 7,570 lit. — Pesi: per merci estere, i pesi inglesi; per le indigene: *handy* = 247 chilog. — Monete: inglesi. — La *Commissione* per compra, vendita e vettura è di 5 p. %; per la cannella, di 2 $^1/_2$ p. %.

COLON-ASPINWALL. — Città e porto della Nuova-Granata, sull'istmo di Panama e sull'Atlantico; fondata nel 1850. È la testa di linea della ferrovia di Panama, il cui promotore, Aspinwall, diede a quella piazza il proprio nome. — Essa deve alla sua posizione l'importanza commerciale che ha come interposito fra i due Oceani. Nell'anno 1853, quando la ferrovia non era stabilita che sopra una lunghezza di 23 miglia, il movimento dei passeggieri era già di 32,111 ma va tutti i giorni crescendo. Il traffico fra i due Oceani (del quale però una porzione passa il Capo Horn, ma la maggior parte varca l'istmo) calcolasi a 2,674,000 tonnellate di merci, a 125,000,000 di dollari in metalli preziosi, ed a 101,000 passeggeri. — Il passaggio per l'istmo, oltre alla maggior sicurezza, offre il vantaggio di una molto maggiore rapidità. — Ecco un compendio della tariffa della ferrovia: passaggio di una persona da un Oceano all'altro 25 piastre. — Per le merci, in convoglio *express*, 1 piastra 80 cent. al piede cubo. — Bagagli de' viaggiatori, libere 50 libbre, 10 cent. per ogni libbra di eccedenza. — Oro, $^1/_4$ per %. —

Argento, $^3/_8$ per $^0/_0$. — Chinina, 1 cent. la libbra. — Tabacco in foglie, 1 cent. — Vini e liquori, id. — Canapi, id. — Caffè e caccao, id. — Grano turco, id. — Minerali di rame in sacchi, id. — Resine, peci, id. — Cemento, calce, marmo, 7 piastre la tonn. — Carbone id. — Nitro, nitrato di soda, id. — Ferro in sbarre, 10 piastre per tonn. — Ferro in verghe, 7 piastre. — Legno da tinta, id. — Legno da costruzione bianco, pino, 12 piastre i 1000 piedi; giallo, 18 piast.; quercia, 20 piast. — Cavalli, 40 piastre per testa; muli, id.; maiali, 2 piastre. — Guano in sacchi, 0,0075 la libbra. — Bestiame in greggie di 10 e più, 5 piastre per testa; meno di 10, 7 piastre per testa (V. PANAMA).

COLONIA. — La principale città della Prussia Renana. — Grandissima fu la sua importanza commerciale nel Medio Evo, quando capitale del quartiere westfalico della Lega Anseatica. — 100,000 ab. — Portofranco. — Il suo porto sul Reno ha un movimento annuo da 3 a 400 mila tonnellate. Sede della grande compagnia dei battelli a vapore, che servono tutta la linea fluviale da Manheim fino a Rotterdam. — Centro di una prospera industria in raffinerie di zucchero, filature di cotone, lana e seta, di berretti a maglia, di nastri, ovatta, cappelli, carte dipinte, pipe, penne da scrivere, amido, sapone, candele, ferri, acciai, bronzo, spilli, stoviglie, tabacco, acque odorose, carta, stamperie, orificerie. — In una con le MISURE ed i PESI di Prussia, sono in uso *per le lunghezze*: *fuss* (piede) = 0,2874 m.; *zoll* (pollice) = 0,02395 m.; *ruthe* (tesa) = 4,5984 m. — *Per le capacità*: *malter* = 143,54 lit.; *simmer* = 35,885 lit.; *fass* o *sester* = 17,9435 lit.; *vierthel* = 8,9712 lit.; *fassch* = 2,2428 lit. — *Pel vino*: *stück* = 1148,96 lit.; *fuder* = 933,53 lit.; *zapfmaass* = 1,33 lit.; *roddermaass* = 1,38 lit. — *Pei pesi*: *centner* = 495,682 chilogr.; *pfund* = 467,6246 gr.; *loth* = 14,6132 gr.; *quentchen* = 3,6533 grammi. — Le monete come in Prussia, tranne che il tallero si divide in 180 parti, delle quali 3 $^1/_4$ fanno un *grosche*. — I CAMBI, in moneta corrente di Prussia sono:

Piazze.	Termine.	Certo.	Incerto.
Amburgo...	Breve v.ta e 2 o 3 m.si d.ta.	100 tall. o 300 marchi b.	± 151 $^5/_{10}$, 150 $^7/_{10}$, 150 $^3/_{10}$ tall. corr.
Amsterdam .	Breve vista a 3 mesi data.	Id. o 250 fior. Ol.da.	± 142 $^2/_{10}$ a 141 $^4/_{10}$ tall. corr.
Anversa....	Breve vista	300 franchi..........	± 80 $^7/_{10}$ tall. corr.
Augusta....	Id. e 2 m.si data.	150 fior. conv........	± 102 a 101 $^4/_{10}$ tall. corr.
Berlino e Breslavia.	Id. Id.	100 tall pross.	± 99 $^9/_{10}$ a 99 $^4/_{10}$ tall. corr.
Brema.....	Id.	100 tall. in luigi d'oro.	± 110 $^7/_{10}$ a 109 $^8/_{10}$ tall. corr.
Brusselle...	Id.	300 franchi..........	± 80 $^7/_{10}$ tall. corr.
Francoforte s. Meno.	Id. e 2 m.si data.	152 fior. d.ti da 24 ma in realtà da 24 $^1/_2$.....	± 85 $^2/_{10}$ a 84 $^8/_{10}$, od 84 $^7/_{10}$ t. corr.

Piazze.	Termine.		Certo.	Incerto.
Lipsia	Breve vista.	e 2 m. data.	100 tall. di Prussia ...	± 99 $^2/_{10}$ a 99 $^3/_{10}$ tall. corr.
Londra.....	Id.	Id.	1 lira sterlina........	± 6 tall. 21 $^1/_2$ silbergroschen a 6 tall. 20 silb.
Nuova-York.	60 giorni vista........		1 dollaro............	± 1 tall. 13 silb.
Parigi	Breve vista e 3 mesi data.		300 franchi..........	± 80 $^7/_{10}$, 80 $^6/_{10}$, 80 $^4/_{10}$ tall. Pruss.
Vienna.....	Id.	e 2 m.si data.	150 fior. carta	± 93 $^1/_2$ a 92 $^3/_4$.

COMASSI. — Cap. del regno degli Achantis, nelle regioni africane poste all' indietro della Costa d'Oro. — Centro delle carovane che vengono dall' interno del Sudan e da Timboctu, e che vi portano i prodotti di quelle contrade, segnatamente avorio e polvere d' oro. — Le fattorie europee che fanno maggiori affari su quella piazza, sono quelle di Elmina (olandese), di Cape-Coast-Castle e di Annamaboe (inglesi).

COMAYAGUA o VALLADOLID. — Cap. dello Stato di Honduras, nell' America Centrale. — Distribuita sur un' estensione di 60,390 chil. quadr.; la popolazione intera di questo Stato non è che di 300 o 350 mila ab. — Poco esteso è perciò il commercio. — Le importazioni si calcolano a circa 500,000 dollari (2,500,000 fr.); le esportazioni, circa della stessa cifra, consistono specialmente in bestiame, oro, argento, legname, cuoia. — Le merci europee (inglesi per la più parte) vi vanno dal deposito di Balize (V.).

COMO. — Città d' Italia, in Lombardia, sulla riva S. O. del delizioso omonimo lago, a 40 chilom. N. O. di Milano. — 16,000 ab. — Molto industriosa: il setificio vi impiega 1500 telai circa, che dànno 18,000 pezze di stoffe, del valore di L. 5,400,000, le quali si smerciano in buona parte in Germania. In numero di 64 sono le filande di seta a vapore, con 4,500 fusi; e 350 a fuoco, con 4,700 fusi. La torcitura della seta impiega N. 210 filatoi, con circa 200 fusi, di cui $^4/_5$ mossi dall'acqua, il resto da forza animale, soli due dal vapore. I relativi prodotti passano in Svizzera, Germania, Francia, Inghilterra; minima è la parte consumata dalle nostre fabbriche in tessuti. — La filatura del cotone conta 9 filatoi, che dànno moto a più di 50,000 fusi, e producono chilogr. 700,000 di filati, che si smerciano in Italia, e per la massima parte alimentano le fabbriche di Milano. — 26 sono le cartiere, fra le quali la più grande di Lombardia, che è presso Varese di ragione della ditta Paolo Andrea Molina. — Nell' industria del ferro, importante è il forno a Dongo, della ditta Rubini e Scalini; notevole è pure lo stabilimento del cav. Regazzoni presso Como; notevolissimo quello a Bellano del cav. Badoni, perchè vi si producono le lamiere di ferro tanto utili all' industria, che dapprima non si avevano che dall' estero. — A Bellano esiste un interessante opificio fondato dalla ditta Carlo Zappa e C. nel quale si riducono, cosa colà prima affatto ignota, i cenci di lana a lana filabile; si opera annualmente sopra oltre 500,000 chilog.

di cenci. Un numero grandioso di bottiglie nere esce dalle 3 vetriere che sono nel circondario. — Nella misura delle pezze di seta si adopera l'*auna* = 1,18 metri. — La *libbra* comasca = 0,791655 chilog. — Como è altresì centro di un notevole commercio di spedizione per la Svizzera.

CONCEZIONE (La). — Città del Chili sul fiume Rio-Rio, a 12 chil. dal mare e dal porto di Talcahuana. — 14,000 ab. — Centro importante di commercio; esportazione di grani, farine, vini, ed altri prodotti del fertile territorio. La prossimità di ricche miniere di carbon-fossile promette a quella piazza un bell'avvenire industriale.

COPENAGA. — In danese *Kjoebenhavn*, cap. della Danimarca, a 55° 40′ 52″ lat. N., e 10° 14′ 47″ long. O., presso il Sund, a 45 chilom. dallo stretto, tra Elsenenr (*Helsingoer* in Danese) ed Elsimburgo sulla costa svedese. La sua popolazione, che al principio del secolo non eccedeva 90,000 ab., è ora di 155,143 ab. — La sua posizione, tra il mare del Nord ed il Baltico, le assicura una grande importanza commerciale, come si scorgerà dalla tavola seguente, in cui è ricapitolato il suo traffico nell'anno 1859.

Importazioni.

Cereali	tonnellate	697,618
Riso	libbre	2,300,000
Zucchero	»	25,000,000
Caffè	»	10,000,000
Tabacco	»	1,972,000
Carbon fossile	tonnellate	980,000
Legnami da costruzione	piedi cubi	1,550,000
Ferro in sbarre	skippunds da 160 chilogr.	27,000
Ghisa greggia	»	23,000
Catrame	Tonnellate	18,000
Aringhe	»	27,600
Sal-gemma	»	5,400,000
Sal-marino	»	17,000
Vini	Barili	5,000
Acquavite e spiriti	viertels da 31,777 lit	9,500

Esportazioni.

Cereali	tonnellate	240,000
Lana	libbre	750,000
Carni salate	tonnellate	328,000
Acquavite	gr. pots.	900,000
Pelli gregge	libbre	2,100,000
Cuoia	»	1,150,000
Ossa	»	700,000
Grane diverse	»	210,000
Piume	»	220,000
Cordami	»	430,000
Olio	»	400,000

Copenaga ed i due piccoli porti di Hastrup e Drager, la cui iscrizione si confonde d'ordinario con la sua, possedevano, nel 1859, 416 bastimenti d'ogni tonnellaggio, (fra i quali 20 piroscafi), portanti insieme 25,159 *lasti* di commercio, ossia 62,900 tonnellate.

I bastimenti inglesi, norvegi, prussiani, russi e svedesi hanno la più larga parte nel traffico di quella piazza; gli inglesi vi portano specialmente ferro e carbone; i norvegi e i russi, il catrame ed i legnami.

Misure. — *Di lunghezza: allen* = 0,31385 m.; *tommer* = 0,02615 m.; *un favn* = 2,4831 m. — *Di capacità*; per materie secche: *laest* = 16,6946 chilogr.; pei liquidi: *tonde* = 139,1213 litri; *skiaeppe* = 17,3901 litri; *fjerdingkar* = 4,3475 lit.; *ottingkar* = 2,1737 lit.; pei vini ed acquavite: *stykfad* = 1123,110 litri; *fad* = 898,488 litri; *oxehoved* = 224,622 litri; *piche* = 449,244 lit.; *tjerce* o *ahm* = 149,748 lit.; *anker* = 37,437 lit.; per la birra, l'olio di balena, il latte, il burro, il sapone, la carne ed il pesce: *altönde* = 131,3923 lit.; pel catrame: *tjaeretonde* = 129 pott — Pesi: *centner* = 50 chilogr.; *pund* = 500 gr.; *unze* = 31,25 gr.; *lod* = 15,625 gr.; *quintin* = 3,90625 gr.; *ort* = 0,97656 gr.; *es* = 9,06193 gr.; *gran* = 0,00763 gr.; *bismarpund* = 6 chilogr.; *vog* = 18 chilogr.; *skippund* = 160 chilogr.; *lispund* = 8 chilogr.; *commerce-laest* = 2600 chilogr. — Monete *di conto*: *rigsdaler* = L. 2,8090; *mark* = L. 0,4681; *skilling* = 12 *pfennige*; *pfennig* = L. 0,0059. — Le monete reali sono:

Oro	Valore relativo.	Peso in grammi.	Titolo in milles.	Val. reale. in L. it.
Christian e Federico	—	6,642.	896.	20,4875
Doppio id. in proporzione. .	—	—	—	—
Christian antico	—	6,679.	903.	20,7690
Ducato specie	—	3,4891.	979.	11,7676
Ducato corrente	12 marchi. .	3,1169.	875.	9,3942
Argento.				
Species-daller.	2 rigsband.	19,262.	875.	5,6181
Rigsbandaller	96 skillinge.	14,447.	875.	2,8090
Rigsorder	24 »	9,171.	362.	1,1463
Pezzo da 16 skillinge ridotto a	15 »	5,197.	625.	0,7218
» 12 »	10 »	3,898.	562.	0,4872
» ²/₃ daller 1830. . .	128 »	17,323.	750.	2,8860

Cambi.

Piazze.	Termini.	Certo.	Incerto.
Altona	a vista o 2 mesi data.	100 tall. o 300 marchi banco. ±	200 ¹/₂ rigsband.
Amburgo . .	corta vista.	»	»
Amsterdam.	a vista o 2 mesi data .	100 t. o 250 f.ⁿⁱ corr. oland. ±	189 ¹/₂ »
Londra. . . .	corta v.ᵗᵃ o 2 m.ˢⁱ d.ᵗᵃ	lira sterlina . . . . ±	8 rigsband 78 a 71 skillinge.

COPIAPO. — Città del Chili, ad 8 chilom. dalla foce del fiume omonimo, a 27° 10′ lat. S. e 73° 10′ long. O. — 6,000 ab. — Il distretto è ricco di miniere d'oro, d'argento, mercurio, ferro, rame, zolfo, lapislazzoli, arsenico.

CORDOVA. — Città d'Andalusia in Spagna, sulla destra del Guadalquivir; celeberrima a' tempi del califfato, ma decaduta. — 50,000 ab. — Dà il suo nome al *Cordovan*, ottimo marocchino che vi si produce. Lo stesso nome appartiene a due città americane, l'una nel Messico, l'altra nella Repubblica Argentina. La prima è celebre per l'immensa produzione de' tabacchi; la seconda, per l'allevamento de' bestiami e la coltivazione di abbondanti miniere d'argento e di rame.

CORFU'. — Cap. delle Isole Jonie, arcipelago formato dall'isola omonima, e da quelle di Cefalonia, Zante, S.ta Maura, Paxo, Itaca e Cerigo. — Il movimento marittimo delle Isole fu rappresentato, nel 1859, da

Entrate	939 navi.	107,643 tonnellate.
Uscite	939 »	106,780 »
Totali	1,878 navi.	214,423 tonnellate.

Le operazioni commerciali, nello stess' anno, furono rappresentate da un valore di L. 48,666,000, di cui 27,685,000 all'import., e 20,981,000 all'esportazione. — I principali articoli furono:

Merci importate.		*Merci esportate.*	
Cereali	L. 8,998,000.	Tessuti d'ogni sorta.	L. 6,100,000
Tessuti di cotone	» 2,858,000.	Uva	» 3,506,000
Zucchero	» 2,855,000.	Zucchero	» 2,922,000
Bestiami	» 1,622,000.	Olio d'oliva.	» 2,615,000
Caffè.	» 1,378,000.	Cereali	» 1,351,000
—	—	Caffè.	» 827,000

Rispetto alle provenienze ed alle destinazioni, i valori degli scambi si ripartirono come segue:

Paesi.	Importazioni.	Esportazioni.	Totali.
Turchia	L. 11,179,000.	L. 7,964,000.	L. 19,143,000
Inghilterra	» 4,866,000.	» 4,045,000.	» 8,911,000
Austria	» 2,611,000.	» 3,184,000.	» 5,795,000
Grecia	» 665,000.	» 3,758,000.	» 4,423,000
Francia	» 1,825,000.	» »	» 1,825,000
Paesi-Bassi.	» 1,200,000.	» 306,000.	» 1,506,000
Bassa-Italia	» 776,000.	» 150,000.	» 926,000
Russia.	» 410,000.	» 344,000.	» 754,000
Malta	» 450,000.	» 202,000.	» 652,000
Altri.	» 3,703,000.	» 1,028,000.	» 4,731,000
Totali.	L. 27,685,000.	L. 20,981,000.	L. 48,666,000

Il commercio delle Isole Jonie è destinato ad assumere sempre maggiore svolgimento a misura che si andranno viemmeglio aprendo le vie del Levante all'Europa. Come punto centrale di una parte di queste vie, Corfù può divenire una piazza di grande importanza.

MISURE. — Dopo il 1829 vi sono in uso le inglesi, i cui nomi però furono in parte cambiati nei seguenti: — *di lunghezza*: *jardaiona* (jarda) = 0,91438 m.; *piede* (foot) = 0,30479 m.; *camaco* (pole) = 5,02911 m.;

stadio (furlong) = 201,164 m.; *miglio* (statute mile) = 1609,315 m. — *Di capacità: gallone jonio* (imperial gallon) = 4,543 lit.; *kilo* (bushel) = 36,34766 lit.; *dicotilo* (pint) = 1,1359 lit.; *barila* (16 imperial gall.) = 72,695328 lit.; *metro* (4 imp. gall.) = 18,1738 lit.; *dicotilo* (imp. pint) = 1,1359 litro.

Pesi. — *Libbra sottile jonia* (pound-Troy) = 373,2416 gr.; *oncia sottile* (ounce-Troy) = 31,1035 gr.; *calco* (penny-weight) = 1,5552 gr.; *libbra grossa jonia* (pound avoir-du-pois) = 453,5922 gr.; *oncia grossa* (ounce a. d. p.) = 28,3495 gr.; *dramma* (dram) = 1,7718 gr.; *talento* (100 pounds a. d. p.) = 45,359 chilogrammi.

Oltre a questo sistema metrico legale, sono in uso alcuni pesi e misure antiche, cioè: *per materie secche: moggio* = 168,421 lit.; *misura* = 21,053 lit.; *pel sale: centinaio* = 1907,995 chil.; *sacco* = 63,600 chil.; *mozzetta* = 31,800 chil.; *Libbra grossa antica* = 476,9987 gr.; *oncia* = 39,750 gr.; *libbra sottile antica* = 318 gr.; *migliaio* = 476,9987 chil.

Monete. — Dal 1815 in poi, il sistema inglese. Contasi però spesso in commercio in piastre o dollari di Spagna (L. 5.387), divisi in *cents* o *oboli*. Esiste una moneta speciale d'argento, cioè il $^1/_4$ *di scellino* o 3 *pence*, del valore di 30 oboli.

Cambi.

	Certo.	Incerto.
Londra	1 dollaro a Londra	± 50 a 52 pence.
	100 lire st. »	± 101 $^1/_2$ lire.
Ancona	1 dollaro	± 102 baiocchi.
Napoli	»	± 121 a 123 grana.
Livorno	1 lira	± 15 $^7/_8$ oboli.
Trieste	1 fiorino conv. carta	± 45 oboli.
	1 fiorino	± 24 $^1/_2$ a 25 pence sterl.
Venezia	1 dollaro	± 6 lire o 6.6 lire austr.

COROGNA (La). — Porto di Spagna, in Gallizia, sull'Oceano. — Vasto e sicuro; stretta entrata. — Pop. della città 25,000 ab. — Fabbriche di tela, coperte di cotone, cremor di tartaro, conserve alimentari, vetro, sapone.

CORRIENTES. — Città della Confed. Argentina, sulla sinistra del Parana, a 27° 27′ 21″ lat. S., e 61° 6′ long. O. — 15,000 ab. — Buon porto. — Le esportazioni consistono in cuoia principalmente; le importazioni, in prodotti inglesi, vini di Francia e Spagna, farine degli Stati Uniti, sale del Capo-Verde, olio, zucchero, caffè.

COSTANTINA — C. l. dell'omonima provincia, in Algeria, a 36° 25′ lat. N., e 4° 15′ long. E. — 35,000 ab. — La provincia è ricca di importanti produzioni naturali; bestie da corna e da pelo, marmi e pietra calcarea, cereali, corallo, cavalli, cotone, fieno (nel 1859 la Francia ne trasse 20,000 cantara metriche), frutta, legumi, legnami, lane, ferro, rame, piombo argentifero, cinabro, mignatte, olive, pesci, sete, tabacchi. — Come città industriale, Costantina conta fabbriche di cera, di farine,

di olii, di crine vegetale, di corna, ossa, pane e biscotto, di pelli grezze, di cenci e sugheri, di carbone, di abiti, di tappeti ecc. = Uno dei più importanti rami dell'industria commerciale che unisce l'Italia e la provincia di Costantina, è la pesca del corallo, alla quale attendono circa 300 barche, un terzo delle quali sono stazionarie, e dette *gozzi invernini*, e gli altri due terzi appartengono all'Italia, e chiamansi *paranzelle*. Da una relazione del cav. Bensamoni, R.° Console a Bona, ricaviamo i dati seguenti circa alle spese ed agli introiti di un *armamento di estate* per una paranzella, non compreso il costo della barca, che può in media fissarsi in L. 3,500.

SPESE (*pesca di estate*).

Prestazione e spese doganali ed amministrazione	L.	900
Paga dell'intero equipaggio	»	3,500
Provviste da bocca	»	2,000
Attrezzi da pesca	»	3,500
Spese diverse	»	300
Deperimento sul valore della paranzella	»	700
Totale	L.	10,900

INTROITI.

Valore del corallo pesato	L.	15,000
Benefizio netto	»	4,100

Dalla stessa relazione ricaviamo la tavola seguente sui

Movimenti della navigazione durante l'anno 1861
nella provincia di Costantina.

LOCALITÀ	Numero de' bastimenti	BANDIERE	Tonnellaggio	Equipaggi	OSSERVAZIONI
Bona	622	Francesi			Avvertesi che nel presente quadro sono pure compresi i vapori francesi, sia di guerra, che di commercio.
»	98	Italiani			
»	40	Tunisini			
»	39	Spagnuoli			
»	3	Austriaci	96998	13370	
»	1	Russo			
»	1	Svedese			
»	1	Danese			Recapitolando, la navigazione italiana nella prov.[ia] ascende a 340 legni.
»	1	Pontificio			
La Calle	106	Francesi			
»	200	Italiani	7495	2862	
»	6	Inglesi			
»	5	Tunisini			
A rip.	1123		104493	16232	

LOCALITÀ	Numero de' bastimenti	BANDIERE	Tonnellaggio	Equipaggi	OSSERVAZIONI
Riporto...	1123		104493	16232	
Philippeville .	307	Francesi			
»	26	Italiani			
»	3	Svedesi			
»	7	Inglesi	76373	7072	
»	42	Spagnuoli			
»	2	Austriaci			
»	2	Tunisini			
Bougie	257	Francesi			
»	3	Italiani			
»	29	Spagnuoli	17433	2234	
»	6	Tunisini			
»	1	Inglese			
Dygelly......	175	Francesi			
»	12	Italiani	5717	736	
»	12	Spagnuoli			
»	1	Tunisino			
Collo	119	Francesi			
»	1	Inglese	7920	1065	
»	55	Spagnuoli			
»	1	Italiano			
Totale....	2184		211936	27339	

COSTANTINOPOLI. — In turco STAMBUL, cap. della Porta Ottomana, a 41° 0′ 12″ lat. N., e 28° 59′ 2″ long. E. — 715,000 ab. — Il porto è forse il più bello del mondo; le più grosse navi possono appoggiar la prora ai moli, mentre la loro poppa galleggia sopra un acqua profonda. — La distanza dalla punta del Serraglio a Top-Hana è di 1600 metri circa, e la lunghezza del porto è di 8,000 metri; può contenere 1,200 vele. — Un diritto di 50 cent. per 1,000 kilos (2,564 chilog.) è prelevato sulle navi che passano per la Porta-d'-Oro per fare lo scarico. — Due ponti di barche collegano Stambul, la città turca, coi sobborghi di Galata e di Pera, pieni ancora dei ricordi della gloriosa dominazione genovese. — Il Bosforo, che unisce il Mar Nero al Mar di Marmara, è un canale lungo circa 31 chilometri, e largo da 2 chilom. 1/4 a 3 chil. Vi regna una corrente costante dall' Eusino. — Sono in Costantinopoli circa 200 *khan*, od osterie pei viaggiatori orientali; in Galata sono i magazzini e le fattorie degli Europei; lo stesso in Pera. — Notevoli son pure, dal punto di vista commerciale i bazar ed il bezestein di Stambul e di Scutari, nei quali trovansi raccolte le merci svariatissime del Levante e dell' Europa. — Poche sono le manifatture, le principali sono:

le fabbriche di seterie e di cotone, quelle dei fez, dei fazzoletti di cotone detti *faccioli*, d'armi, di marocchini, di sellerie, di calzoleria, di sacchi da tabacco, di bocchini d'ambra, di pipe. — Il movimento del porto di Costantinopoli nel 1857 fu come segue:

Bandiere.	Navi.	Tonnellate.
Inglese, entrate ed uscite	2,706.	771,471
Anseatica, »	23.	6,496
Ellenica, entrate	2,738.	451,957
» uscite	2,713.	394,913
Austriaca, entrate	1,706.	607,480
» uscite	1,704.	647,236
Olandese, entrate ed uscite	100.	17,676
Francese, »	930.	300,986
Danese, »	31.	5,782
Due Sicilie, entrate	148.	40,932
» uscite	150.	40,963
Prussiana, entrate e uscite	86.	36,462
Mecklemborghese, »	119.	23,488
Svedo-Norvegiana, »	453.	65,352
Belga, »	14.	4,046
Spagnuola, »	12.	5,736
Russa a vele, »	137.	32,102
» a vapore »	84.	32,102

Misure. — *Di lunghezza*: *pik* (per lane) = 0,6858 m.; *endaseh* (per seta, filo e cotone) = 0,6528 m (usasi l'jarda inglese). — *Di capacità: fortin* = 141,064 lit.; *kilò* = 35,266 lit. — I *liquidi* vendonsi a peso per *oka*. — Per l'olio usasi l'*alma*, *almud* o *meter* = 1 $^3/_8$ gallone da vino ingl = 5,205 lit. — Pesi: *cantaro* = 56,565 chilog. (pei cotoni è = 57,85 chilogr.); *rotolo* = 0,56565 chilogr.; *oka* = 1,28556 chilogr.; *dramma* = 3,2139 gr; *grano* = 50,2 miriagr.; *metikal* = 4,8208 gr.; il *tcheki* per l'oppio = 803,475 gr.; *teffeh* per la seta = 7,713 chilogr.; *tonnellata* = 1049 chilogrammi.

Monete *legali di conto*: *Piastra* = L. 0,2217; *para* = L. 0,00554. — La piastra dividesi in 100 parti, dette *aspre* o *mine*. Per le somme importanti contasi per *kis* o *borse* di 500 piastre = L. 110,85; il *chiso* d'oro rappresenta un valore di 30,000 piastre, o 15,000 zecchini; l'*juk* rappresenta 100,000 aspre = L. 185.

Le *monete reali*, il cui valore, perpetuamente oscillante una volta, venne fissato nel 1845 da Abdul-Medjid, risultano dalla tavola seguente:

Monete d'oro.	Valore relativo.	Peso in grammi.	Titolo in milles.	Valore reale in L.
Iuslik o sarra iuslik	100 piastre.	7,216.	916.	23,50
Ellilik	50 »	3,608	—	11,26
Pezzo da 10 piastre	10 »	0,722.	—	2,25
» da 5 »	5 »	0,361.	—	1,12

Monete d'argento.	Valore relativo.		Peso in gramm.	Titolo in millies.	Valore reale in L.
Medjedie, firmilik o beias jirmilik	20	piastre.	24,055.	830	4,553
Onlik o bejas onlik	10	»	12,055.	—	2,276
Bechlik o bejas bechlik	5	»	6,013.	—	1,138
Jekilik	2	»	2,405.	—	0,443
Birlik, gers o piastra kirk paras	40	paras.	1,202.	—	0,221
Jrmilik o jirmi paras	20	»	1,101.	—	0,110
Monete di rame.					
Bech paras	5	»	5,362.	—	0,027
Bir para.	1	»	1,071.	—	0,005

La tolleranza per l'oro è di $^{2}/_{1000}$; per l'argento, di $^{3}/_{1000}$.

Oltre alle accennate legali, sono ancora in uso, d'oro: il *mahmudiè* = L. 13,302; lo *stambul* = L. 6,651; il *messir* = L. 5,532; il *mendhudiè* = L. 4,434; l'*adliè* = L. 3,880; il *rubiè* = L. 2,106; il *barbutt* = L. 0,831; il *nesfiè* = L. 0,665. — *D'argento:* il *bechlik* = L. 1,108; l'*altilik* = L. 1,330, con le divisioni in proporzione. — Esiste inoltre la *carta monetata*, che perde notabilmente al cambio.

Cambi.

Piazze.	Termine.	Certo.	Incerto.
Amsterdam	3 mesi data.	1 fior. oland. .	± 372 para.
Augusta.	»	1 fior. corr. . .	± 452 »
Genova.	»	1 lira nuova. .	± 187 a 189 para.
Londra	3 m.si d.ta o 31 g. v.ta	1 lira sterl. . .	± 117 a 118 piast.
Madrid	3 mesi data.	1 doll. piast. .	± 23 1/2 a 23 3/4 p.
		1 dobl. plata. .	± 70 3/4 a 71 1/2 p.
Malta.	»	1 scudo malt.	± 363 para.
Odessa	11 g.ni v.ta e 3 m.si d.ta	1 rublo arg. .	± 19 piastre.
Parigi e Marsiglia	3 mesi data.	1 franco	± 185 a 186 3/4 p.ra
Pietroborgo	»	1 rublo arg. .	± 19 piastre.
Salonico . . . . . . Smirne	3 giorni vista	100 piastre. . .	± 100 1/4 a 100 1/2 p.
Trieste	3 mesi data.	1 f.no conv. c.te	± 416 a 421 para.
Vienna	»	»	± 425 para.

Usi locali. — Le merci in pezzi si vendono a *mazzo* o lotto di 20 pezzi. — La maggior parte delle altre merci vendonsi a oka o a cantaro di 44 oke; i cotoni greggi e filati, a cantaro di 45 oke; il caffè, a 100 oke, il riso, a 10 oke; l'oppio, a tscheki di 250 dramme, e ad oka; il rum, a gallone inglese. — Le vendite su piazza a buoni commercianti sogliono regolarsi in 3 eguali pagamenti, a 15, 21, 31, 45, 61 o 91 giorni d'intervallo, quitanzati sul *temessut*, o biglietto di bazar fatto dal compratore. — Commissione, 2 per %; senseria, da 2 a 1/2 ad 1 per %. — Le spese accessorie che gravano le mercanzie sono numerose e gravi; per alcune giungono, in totale, a 25 e a 28 per %. —

Per le cambiali, la commissione è di $^1/_2$ a 1 per $^0/_0$; la senseria, di $^1/_8$ per $^0/_0$. — Nei conti correnti l'interesse regolasi a 15 p. $^0/_0$; l'interesse legale è del 12 per $^0/_0$ (V. Turchia).

COSTANZA. — Città del Baden, sul lago omonimo, decaduta dallo splendore di cui godette nel Medio Evo. — 7,000 ab. — Somma importanza, come punto obbiettivo della progettata ferrovia che attraverso le Alpi dee congiungere il porto di Genova all'Europa Centrale, ha per noi Italiani quel lago di Costanza (in tedesco Badensee), che giace tra il Baden, il Würtemberg, la Baviera, il Vorarlberg, il Tirolo e i cantoni Svizzeri di San-Gallo e di Turgovia.

COUPANG. — C. l. d'una piccola colonia neerlandese e porto-franco, a 10° 9' 55" lat. S., e 121° 8' 13" long. E., nella parte meridionale di una stupenda baia, sulla costa S. O. dell'isola di Timor, nell'arcipelago della Sonda. La costa è nella dipendenza, parte dell'Olanda il cui residente dimora nel forte Concordia, e parte del Portogallo che ha il suo rappresentante a Diely. — Il commercio è quasi tutto in mano dei coloni cinesi. Le produzioni consistono in riso, granturco, patate, cotone, tabacco, indaco, spezierie, legnami.

COURTRAY. — Città del Belgio, provin. della Fiandra occidentale, sulla Lys, a 50° 49' 43" lat. N., e 0° 55' 55" long. E. — 23,000 ab. — Territorio fertilissimo, da cui si traggono i migliori lini del mondo. Le tele di Courtray hanno fama ben meritata. — Vi si fabbricano pure i celebri pizzi chiamati *Valenciennes*.

COVENTRY. — Città industriosissima della contea di Warwick in Inghilterra. — 37,000 ab. — Grazie a quel mirabile sistema della divisione del lavoro che è applicato fra le varie piazze manifattrici di quella nazione, Coventry è divenuta uno dei principali centri della produzione dei nastri e di quella degli orologi.

COWES. — Porto principale dell'isola di Wight, contea di Southampton. — Pop. 4,800 ab. — Attivo commercio di attrezzi e provviste marittime.

CRACOVIA. — Antica Cap. della Polonia, dichiarata città libera nel 1815, usurpata dall'Austria nel 1846, situata al confluente della Budawa e della Vistola. — Fu già molto industre e trafficante sotto i re Giagelloni, ma decadde dopo il secolo XVI. — La prossimità delle celebri miniere di sale di Wieliczka, l'esistenza di alcune manifatture di stoviglie, carta, lanaggi, tabacco, acquevite e birra, l'esportazione dei prodotti del pingue territorio circostante, e la sua posizione intermedia fra la Slesia, la Polonia e l'Ungheria le assicurano tuttavia una notevole importanza economica.

CREFELD. — Importante città industriale delle provincie renane. — 37,000 ab. — Il setificio vi occupa un gran numero di manifatture; ed in nessun'altro luogo la mistura della seta e del cotone si opera con tanta squisitezza e perfezione. — Sonvi inoltre molte raffinerie di zucchero, distillerie, saponerie.

Dall'ottimo Bollettino Consolare pubblicato dal nostro Ministero degli

Esteri (Vol. I. fasc. 4.°) ricaviamo che le sete lavorate a Crefeld durante l'anno 1861 si distribuirono come segue:

Sete di	Lombardia........	chilogrammi	90,746. 50	ossia 28 %
»	Piemonte.........	»	64,819. —	» 20 »
»	Francia..........	»	12,964. —	» 4 »
»	Cina	»	97,228. 50	» 30 »
»	Bengala..........	»	55,096. —	» 17 »
»	Diverse..........	»	3,241. —	» 1 »
	Totale	Chilogrammi	324,095. —	

D'onde si scorge quanto sia grande la cifra delle sete asiatiche lavorate in quel gran centro di setificio. Nè è punto da tacersi che questa cifra va tutti gli anni crescendo. Sei anni or sono, il consumo delle sete d'Asia a Crefeld non rappresentava che il 5 per %, oggi supera il 47 per %. Questo fatto è degno di essere meditato dai nostri produttori.

CREMA — Città italiana, sul Serio. — 9,000 ab. — Rinomata per le sue seterie, i suoi pizzi, le sue tele, i suoi cappelli, le sue filature di lino e le sue fabbriche di confetti.

CREMONA. — Città italiana, sulla sinistra del Po, a 65 chil. S. E. da Milano. — 29,000 ab. — Per geografiche condizioni, la provincia di Cremona è essenzialmente agricola, ed il suo commercio più precipuamente si limita alle transazioni relative ai prodotti del fertilissimo suolo. Prima che l'atrofia si manifestasse nel baco da seta, la produzione dei bozzoli era estesissima e di eccellente qualità; attualmente la provincia conta 143 filande, delle quali, 25 a vapore con molinelli 1670, e le altre a fuoco con molinelli 2,300, che lavorano, in complesso, pesi 150,000 (chilogr. 1,161,000) di bozzoli. La seta greggia, quasi per intero esportata in natura, rappresenta il valore di circa L. 5,000,000. La produzione del lino ammonta a circa 300,000 pesi. — Cinque fabbriche di tessuti di filo, cotone, lana e miste; altrettante concerie di pelli (il cui prodotto annuo ammonta a circa 1,500,000 L.); sei fabbriche di stoviglie, una vetreria, oltre alle fabbriche di strumenti musicali specialmente di violini, rendute sì celebri dagli Stradivari; tale è, in complesso, il corredo industriale di quella cospicua città. — Oltre al sistema metrico decimale, si usa ancora *il peso cremonese* = 25 libbre = 7,7400 chil. Il lino vendesi a *peso cremonese*, ma l'uso porta che sopra ogni peso si abbonino libbre due, per cui è comune l'espressione di dire *un peso da libbre* 27. L'uva si contratta al *loglio*, misura che corrisponde a sei pesi cremonesi; il vino, a *brente* pure di sei pesi, ma propriamente la vendita si fa a *brenta* misura = 47,4655 litri. — Le telerie ed i tessuti vendonsi al *braccio milanese* = 0,594936 m. — Le stoviglie vendute in partita godono l'abbuono d'uso del 20 p. %.

CREUZOT (Il). — Comune di Francia, dip. di Saona-e-Loira, circondario d'Autun, celebre per l'immenso e magnifico stabilimento metallurgico della Società Scheider e C.ª — Questa vastissima impresa comprende tre principali ramificazioni, che si prestano mutuo soccorso;

cioè: 1.° *L'estrazione dei carboni fossili*, che si fa con pozzi che vanno fino a 200 metri di profondità; — 2.° *La produzione del ferro e della ghisa*, che impiega 10 alti-forni, messi in attività da 7 macchine rappresentanti una forza di 800 cavalli, e ciascuno dei quali produce da 17 a 20,000 chilogr. di ferro fuso al giorno. La produzione annua totale è di circa 50,000,000 di chilogr.; — 3.° *La costruzione di macchine*, cioè, in media, di 72 locomotive all'anno, che è quanto dire 6 al mese, e dà tante macchine fisse o da navigazione per la forza di circa 5,000 cavalli — L'opificio occupa direttamente più di 6,000 operai, cioè 1,500 nelle cave di carbone, 600 negli alti-forni e 3,900 nelle officine. — Circa 2,000 fanciulli da 6 a 15 anni ricevono, in una vasta scuola, gli elementi dell'insegnamento industriale.

CRONSTADT. — Due città importanti portano questo nome, l'una in Russia, l'altra nell'Imp. d'Austria (Transilvania). — La prima è il precipuo porto militare e commerciale di quell'impero, a 59° 59′ lat. N., e 57° 26′ long. E., nella parte orientale del Golfo di Finlandia. — La seconda fa un attivo traffico con la Turchia, la Croazia, l'Austria e l'Ungheria.

CUENÇA. — Città della Repub. dell'Equatore, nella Cordigliera delle Ande. — 20,000 abitanti, — occupati per la più parte nella tessitura del cotone, nella fabbricazione dei cappelli di paglia, delle confetture, e di formaggi simili al parmigiano.

CUMANA. — Porto del Venezuela, nel Golfo di Cariaco, a 10° 17′ 52″ lat. N, e 66° 30′ 2″ long. O. — 20,000 ab. — Territorio fertilissimo. — Esportazione di cuoia. — Paese suscettibile di grandi progressi.

CUSTENDJE. — Piccola piazza turca, nel governo di Silistria, prov. di Varna, sul Mar Nero; cattivo porto, massime nell'inverno.

CUXHAVEN. — Porto di mare e villaggio della Rep. d'Amburgo sulla sinistra ed alla foce dell'Elba.

CUYABA. — Città del Brasile, a 15° 42′ lat. S. e 50° 30′ long. O. — 8,000 ab. — Una delle più incivilite città dell'America Meridionale. Le esportazioni consistono principalmente in cuoia, pelli di daini e di jaguari, polvere d'oro, diamanti delle miniere di Mato-Grosso, ipecacuana.

CUZCO. — Celebre città interna peruviana, antica capitale dell'impero degli Incas. — 46,000 ab. — Poco commercio, attese le difficoltà delle comunicazioni. — Industrie tessili svariate.

CZERNAVODA. — Piccola piazza del governo di Silistria in Turchia, sul canale (*boghaz*) che mette in comunicazione il lago Carazzu col Danubio, destinata ad una cospicua posizione commerciale.

D

DAMASCO. — Città di Siria sul Barady, a 33° lat. N., e 34° 55′ long. E. — 150,000 ab. — Il pascialico, di cui è capitale, è uno dei più importanti della Turchia asiatica, ed il pascià porta il titolo altamente onorifico di *Emir-Hadji* (o principe dei pellegrini, che è quanto dire con-

dottiero della grande carovana della Mecca); qualità che lo rende sacro ed inviolabile anche pel sultano, il quale non può *più versarne il sangue;* il che non impedì però talora al capo dei credenti di farlo soffocare in un sacco. Le spese per la grande carovana ammontano a circa 8 milioni di L. all'anno, e stanno a carico del pascià, che, a compenso, non paga tributo alla Porta; e si procura i mezzi a ciò necessarii mediante il *miri*, o imposta prediale. — In Damasco sonovi 31 bazari, ognuno dei quali ha una specialità di merci. I prodotti impiegano più di tre giorni ad arrivare, a dorso di mulo, da Beyrout, che è il porto di Damasco, e le spese del trasporto ammontano da 110 a 130 lire per tonnellata. Grandi benefizii apporterà la strada che sta ora costruendosi attraverso al Libano. — Il setificio e la selleria sono le due principali industrie: la prima delle quali vi conta 22 stamperie di stoffe; 47 manifatture da dipingere seterie; 127 tintorie; 150 negozii e 200 magazzini. La seconda occupa 72 botteghe. Sonvi 200 stabilimenti dove si prepara e vende il tabacco: ma, per contro, non vi sono che sei venditori di carta da scrivere e di libri. Le fabbriche d'armi, una volta si celebri, non dànno che prodotti d'inferior qualità. — Il commercio di quella piazza deve la sua prosperità alle carovane di Bagdad e della Mecca; le prime fra le quali portano i prodotti persiani ed indiani, le altre scambiano questi oggetti e gli articoli europei con quelli dell'Arabia. — Le esportazioni consistono in frutta, in lane (circa 428,000 chilogr.) in robbia, cotone, olio, anice, noci di galla, zafferano, canape, seta. — Pei pesi e per le misure, V. Beyrout.

DAMIATA. — Città marittima d'Egitto sull'omonimo ramo del Nilo, a 31° 25′ 40″ lat. N., e 29° 25′ 45″ long. E. — 30,000 ab. — Il taglio dell'istmo di Suez, richiamando l'attività commerciale a Pelusio, presso cui è Damiata, darà a quest'ultima una crescente importanza mercantile.

DANIMARCA. — Reame dell'Europa settentrionale, bagnato all'E. dal Baltico, all'O. dal mare del Nord, separato dalla Svezia e dalla Norvegia mediante il Sund, il Cattegatt e lo Skager-Tack, confinante a S. con l'Hanover e col Mecklemborgo. È situato tra 53° 2′ e 57° 45′ lat. N.; 5° 45′ e 10° 14′ long. E. — Pop 2,605,024 ab — Cap. Copenaga. — Le finanze pareggiano la spesa e l'entrata in risdalleri 16,689,166. Il debito pubblico ammonta a risd. 103,159,000. — Risulta da un rapporto ufficiale che più di 25,000 bastimenti di tutte bandiere passarono il Sund nel 1861. Il numero dei capitani che toccarono terra ad Elsinger, fu di 5,728 nel 1858, di 5,810 nel 1859, di 6,398 nel 1860 e di 6,635 nel 1861. — Il movimento degli scambi commerciali, ammontò in totale, nel 1859, a 99,716,895 risdalleri (circa 300 milioni di L.), fra cui l'importazione figura per risdalleri 59,751,937, e l'esportazione per risdalleri 39,964,958, (V. Copenaga).

DANZICA. — Precipua città marittima della Prussia, sulla sinistra della Vistola, a 7 chilom. dalla foce nel Baltico, a 54° 20′ 48″ lat. N., e 16° 17′ 45″ long. E. — 70,000 ab. — Fu celeberrimo emporio nell'epoca della Lega Anseatica; col trattato di Thorn, nel 1466, fu soggettata

alla Polonia, i cui frumenti ebbero da quel porto il loro sbocco. Nel 1802 essa esportava ancora 82,000 *lasti* di questa derrata. La divisione della Polonia, per cui Danzica fu incorporata alla Prussia, riuscì fatale a quella piazza, la quale però si va ora grado grado rialzando, specialmente dopo l'abolizione del pedaggio del Sund. — MISURE. Oltre al sistema generale per la Prussia, il commercio di Danzica conserva i seguenti tipi antichi: pel filo l'*haspelfaden* = 2,334 m.; per le materie secche il *last* = 3105,32 lit., ed il *scheffel* = 51,755 lit; pei liquidi il *last* = 648,846 lit.; il *fass* o *fader* = 824,423 lit.; la *both* o *sektipippe* = 412,211 lit.; l'*oxhoft* = 206,106 lit.; l'*ohm* = 137,404 lit.; l'*anker* = 34,351 lit.; lo *stoof* = 1,250 lit. — PESI. Oltre a quelli di Berlino, lo *schiffpfund* = 154,345 chil.; il *centner* = 51,548 chil.; il *grosse stein* = 15,434 chil.; il *kleine stein* = 10.290 chil.; il *liespfund* = 7,717 chil. — Per le monete V. BERLINO e PRUSSIA.

CORSO DEI CAMBI.

Paese.	Termini.	Certo.	Incerto
Amsterdam.	Breve v.ta e 70 g. data...	6 fior. corr. Ol.	± 102 1/2 e 101 3/4 silbergrosch.
Amburgo...	Id. ...	3 marchi ban.	± 45 1/4 a 44 7/8 silbergrosch.
Berlino	8 giorni e 2 mesi data..	100 tall. Pruss.	± 100 2/3 a 99 1/2 t. Pruss. a Danzica.
Koenigsberg	Breve vista e 2 m.si data.	100 tall. Pruss.	± 99 3/4 e 90 1/4 tall. a Danzica.
Londra.....	1 e 3 mesi data.......	1 lira sterl....	± 205 1/6 e 204 1/2 silbergrosch.
Parigi......	3 mesi data	300 franchi...	± 78 3/4 tall.
Varsavia...	8 giorni e 2 mesi data..	600 fior. Pol..	± 95 1/4 e 94 5/8 tall.
Vienna.....	Breve v.ta e 2 e 3 m.si d.ta	150 fior. conv.	± 94 1/2, 94 e 93 3/4 tall.

USI LOCALI. — Per gli oggetti a numero s'impiega il *sechzig* (sessantina) = 60 hundert, il *ring* = 2 piccoli cents (hundert) da 2 *schock* di 60 pezzi, o il piccolo cent = 120 pezzi; il grande cent = 12 ring o 48 schock, o 2,880 pezzi. — La tonnellata di aringhe è di 13 *wahl* da 80 pezzi. — I PREZZI per solito si costituiscono in fiorini di Danzica del valsente di 1/3 di tall. di Prussia. I grani si vendono a last di 56 1/2 scheffeln di Prussia (3105,32 chil.), ed il prezzo è in talleri. La farina di frumento, per tonn. di 196 pounds inglesi *avoir-du-pois* (88,870 chil.) in talleri, o per last di 20 tonn. (1777,4 chil.) in sterline. — Per ogni last di nave contasi: 56 1/2 scheffeln di segala, di grano nero e di grana di lino; 10 per % di più che per la segala, quando si tratta di frumento, e 20 per % di più che per la segala, nel carico di piselli; per l'avena 10 per %, per la canape 15 per % meno che per la segala. Il last di segala pesa circa 5,400 pfund (2,526 chilog.); 20 tonnell. o 3,920 pounds inglesi (1,777 chilog.) per la farina di frumento; 10 tonnel. o

5,000 pfund di Prussia (2,388 chil) per la farina di segala; 8 oxhoft (1,649 litri) pel vino; 240 doghe di botti; 50 piedi cubi (1,415 m. cubo) di tavole di abete. — Le merci estere sono, d'ordinario, vendute ad 1, 2 e 3 mesi di credito, e quando i pagamenti sono fatti in contante, ha luogo lo sconto del 6 % all'anno. — La commissione, pei legnami, è di 3 p. %; negli altri traffichi e sugli articoli indigeni, è di 2 p. %. — Le carte mercantili hanno 10 giorni di termine di grazia.

DARBEIDA. — (V. Casablanca).

DARMSTADT. — Cap. dell'Assia Granducale, sulla Darm. — 31,800 ab. — La sua ferrovia dal Nekar al Meno è assai frequentata. — Fabbriche di carta dipinta, di carte da giuoco, di carte geografiche in rilievo, di chincaglierie e tipografie. — Misure *di lunghezza: fuss* = 0,25 m., *klafter* = 2,50 m.; *elle* = 0,60 m.; *haspelfaden* = 1,80 m.; — *di capacità per materie secche: malter* = 128 lit.; *simmer* = 32 lit.; *kumpf* = 8 lit.; *gescheid* = 2 lit.; *maschen* = 0,50 lit.; — *pei liquidi: ohm* = 160 litri; *viertel* = 8 lit.; *maas* = 2 lit.; *schoppe* = 0,50 lit. — Pesi: *centner* = 50 chil.; *pfund* = 500 gr.; *loth* = 15,625 gr.; *quentche* = 3,906 gr.; *richtpfennig* = 0,976 gr. — Monete: *di conto: gulden* = L. 2,1211; *kreuzer* = L. 0,0354; *pfennig* = L. 0,0088; — *reali:* oro: *da dieci fiorini* = L. 20,9219; *carolina* = L. 25,8617; argento: *kronenthaler* = L. 5,7132; *fiorino* = L. 2,1211; *doppelthaler* = L. 7,424; rame: *kreuzer* = L. 0,0289.

DAS-CABRAS. — Porto dell'isola di Fuerteventura, nelle Canarie, a 28° 29′ lat. N., e 16° 11′ 54″ long. O. nell'Atlantico.

DEBRECZIN. — Dopo Pest, la principale città d'Ungheria, nella contea di Bihar. — 62,000 ab. — Fertilissimo il territorio nutrisce numerosi armenti, massime di maiali. — Le fiere di Debreczin sono importantissime, specialmente pel commercio del bestiame. Per le misure, ecc. V. Pest.

DELFT. — Città olandese, sulla Schia. — 17,000 ab. — Centro di lanificio e di birrerie; grande arsenale.

DELHI. — Città dell'India, sulla Diumna, a 28° 41′ lat. N., e 74° 16′ long. E., già capitale del Gran-Mogol. — 250,000 ab. — Decaduta dall'antico splendore. — Fabbriche di tessuti di cotone, d'indaco, di scialli ricamati, di lavori in gioie ed in avorio (V. Calcutta).

DEMIRDESCH. — Nome di due villaggi turchi, l'uno in Asia presso Brussa, l'altro in Europa non lungi da Andrinopoli, celebri entrambi per la seta che vi è filata.

DEMOTICA. — Piccola città turca, nel gov. d'Andrinopoli, il cui territorio produce in copia cereali e tabacco. Vi si fila pure molta seta.

DERBENT. — Città della Russia europea, nel Daghestan in Georgia, sulla sponda occid. del Caspio, a 42° di lat. N. — Cattiva rada, renduta, massime in autunno, pericolosa dalle bufere di N. O.; febbri perniciose per gli stranieri; i dintorni producono molto ma mediocre vino. Ottima è la robbia di Derbent, di cui si esportano più di 140,000 pouds per la fiera di Nijnii-Novogorod, la maggior parte ad uso delle fabbriche di Mosca e d'Ivanovo.

DESIMA. — Isolotto artificiale in fondo al porto di Naga-saki, nel Giappone, riserbato ai commercianti Olandesi per trafficare con quella piazza. Fino a questi ultimi tempi, questo traffico andava soggetto a tutte le peggiori angherie : i residenti olandesi erano chiusi in Desima come in un vero carcere, ed erano obbligati a costosi regali ai mandarini. — Ma questi avanzi di barbarie sono di molto scemati dopo che recenti trattati assicurarono alle maggiori fra le potenze civili un certo grado di libertà (spesso turbata però dalla dubbia fede degli indigeni) nel commercio giapponese.

DESIRADA. — Piccola isola ad oriente della Guadalupa, a 16° 20′ lat. N., e 63° 52′ long. O. Eccellente cotone.

DETROIT. — Città e porto degli Stati-Uniti nel Michigan, a 42° 20′ lat. N., e 82° 58′ long. O. Nel 1830 non avea che 2,222 ab.; oggi ne ha oltre ad 80,000. — Fondata da una colonia francese. — Eccellente porto in quella vasta superficie d'acque dolci che ben fu nomata il mare interno dell'America settentrionale. — Molti stabilimenti industriali, per macchine a vapore, per concerie di pelli, per fabbriche di mobili, ecc.

DHALAC. — Piccolo arcipelago nel Golfo Arabico, celebre per la pesca delle perle, che si fa da marzo a giugno. — Vi si trovano pure scaglie di tartaruga, madreperle e conchiglie. — Il tutto si spedisce principalmente in India.

DIARBEKIR o AMID. — Importante città della Turchia d'Asia, sulla destra del Tigri, a 37° 55′ 30″ lat. N., e 37° 31′ 35″ long. E. — 55,000 abitanti. — Posta sulla strada tra il Mar Nero ed il Golfo Persico, ha un grande commercio, mantenuto da carovane con Aleppo, Smirne, Costantinopoli e Bassora.

DIEPPE. — Città e porto francese, sulla Manica, alle foci dell'Arque. — La sua importanza commerciale, grandissima nei secoli che corsero dal XIII fino allo scorcio del XVII, decadde di poi. — L'attività e la energia della popolazione fanno però continuamente i più lodevoli sforzi per rialzarla. Il cabotaggio, le grandi pesche, il commercio straniero vi impiegan la maggior parte degli abitanti. — Tra le molte manifatture, Dieppe vanta a buon diritto sul mondo intero la sua superiorità in quella dei lavori d'avorio.

DIJON. — Città di Francia, a 315 chilometri S. E. da Parigi, sulla ferrovia che congiunge questa capitale al Mediterraneo. — Essa fa un attivo commercio di grani e di farine, per oltre 25 milioni di franchi all'anno. — Florida industria, consistente in fonderie di ferro e di rame, concerie, raffinerie, prodotti chimici, mostarda assai rinomata, ecc.

DIXCOVE. — Fattoria inglese sulla sponda occid. d'Africa nella Costa d'Oro, a 4° 47′ 45″ lat. N., e 4° 17′ 4″ long. O., costituita pel traffico della polvere d'oro, dell'olio di palma e dell'avorio.

DJEDDAH. — Città d'Arabia, nell'Hedjas, sulla sponda orientale del Mar Rosso, a 21° 32′ 42″ lat. N., e 37° 41′ 45″ long. E. — La bontà del suo ancoraggio e la decadenza di Moka hanno fatto di Djeddah l'emporio centrale del traffico tra l'India, l'Arabia e l'Egitto nel Golfo

Una linea di piroscafi inglesi fa il servizio tra Suez, Bombay e Calcutta, ed ha in Djeddah una stazione. Da Calcutta, Bombay e Batavia vengono da gennaio a giugno (epoca del monsone del Sud) trenta circa navi di grosso tonnellaggio. Durante tutto l'anno è attivissimo il commercio coi circonvicini paesi; e nel 1857, il movimento degli affari raggiunse la cifra di 31,609,000 L. — Tutti i popoli che trafficano in quella piazza usano le loro proprie MISURE. Le principali sono: *per le lunghezze*: *icord* = 0,4826 m.; *goss* = 0,6310 m.; *per le capacità* (grani): *teman* = 84,8989 chilogr.; *kella* o *mekmeda* = 2,12247 chilogr.; *pei liquidi: koddy* o *gudda* = 7,57 lit. — PESI: *bahar* = 83,0459 chilog.; *rottel* o *rotolo* = 415,2295 gr.; *vakiah* = 27,682 gr.; *derhem* = 2,884 gr. — MONETE: *krusch* o *tallero* = L. 5,40; *diwani* = L. 0,135.

DJENNA. — Città dell'Africa centrale (detta *Jenny* dagli Inglesi) sul Djiolliba o Niger. — Importante centro delle merci d'Europa, che vi arrivano per Timboctu (lontana circa 12 giornate a N. N. E.) o pel Niger, e delle merci Arabe, che vengono dal Nord pel deserto con le carovane di Tripoli o di Tunisi. — Per le transazioni coll'interno, il prodotto più ricercato è il salgemma. — La conchiglia chiamata *Cauris* serve di moneta.

DJERBA, o GERBI o ZERBI. — Isola tunisina nel Golfo di Gabes, a 33° 9′ lat. N., e 10° 57′ long. E. — Traffica specialmente d'olii di oliva, di spugne, di frutta, d'orzo, di pesci salati, di soda, di tele di lana e di seta, di giarre da olio, che scambia coi prodotti europei, per un annuo valore di circa L. 700,000.

DORDRECHT. — Città olandese a 15 chilom. S. E. da Rotterdam. — 21,000 ab. — La Mosa la mette in comunicazione col Belgio e con la Francia. — Grandi cantieri, seghe idrauliche, molini da olio, vetrerie, raffinerie di sale e di zucchero, fabbriche di tabacco e di biacca.

DORI. — Approdo frequentato dagli Europei, nella Nuova Guinea o Papuasia.

DOVER. — Città inglese, nel Kent, sul Passo-di-Calais. — 14,000 abitanti. — Principale punto di passaggio dalla Francia all'Inghilterra. — Due altre città, negli Stati-Uniti (l'una nel Delaware, l'altra nel New-Hampshire) portano questo nome medesimo.

DRESDA. — Cap. del reame di Sassonia, sulle due rive dell'Elba. — 117,630 ab. — I suoi musei le valsero il titolo di Firenze tedesca. — È celebre per le sue oreficerie, pe' suoi lavori al tornio, per gli strumenti di fisica e di matematica, pei pianoforti, i cappelli di paglia, le carte, i colori, le tele da pittori, il marocchino ecc. Un gran numero di strade, e di ferrovie la mettono in comunicazione con Lipsia, l'Erzgebirge, la Boemia, la Slesia e gli altri paesi di Germania, d'onde un attivo commercio.

DRONTHEIM. — Città e porto di Norvegia, in fondo ad un golfo o *fiord* alle foci del Nid, a 63° 25′ 50″ lat. N. — Grande manifattura di fucili, fabbrica di cromo, esportazione di rame, di ferro, di pietre da macina, di ossa, di licheni, di pesce e di legname.

DUBLINO. — Cap. dell'Irlanda, o dopo Londra la più vasta città del Regno-Unito. — 280,000 ab. — Posta alla foce del Liffey, essa ha un buon porto, ampii docks, un lungo sviluppo di calate, ove i più grossi navigli possono scaricare direttamente. — Il commercio è molto attivo, ed impiega presso a 500 navi appartenenti al porto di Dublino, di ogni grandezza da 15 fino a 1,200 tonnell., oltre alle forestiere. — Il prodotto medio della dogana è di circa 950,000 L. st. — La Banca d'Irlanda, fondata nel 1783 con un capitale di L. st. 600,000, fu portata poscia a L. st. 3,000,000. — Tuttochè Dublino non sia propriamente una città industriale, possiede però importanti manifatture di seta, lana, lino e cotone. — Le monete, i pesi e le misure sono quali a Londra (V.). — Usi locali. — I cereali si vendono a barili di 20 *stones* (da 14 libbre ciascuna) pel frumento, la segala, i piselli ed i fagiuoli; di 16 *stones* per l'orzo ed il colza; di 14 *stones* per il grano turco. — Il cambio di Dublino su Londra è di $^1/_4$ ad 1 per $^0/_0$ al di sopra od al di sotto del pari, secondo i corsi. Le cambiali di Londra su Dublino sono per lo più a 21 giorni vista, equivalenti circa nell'uso a 31 giorni data.

DUBUQUE. — Città dell'Iowa negli Stati-Uniti. — Centro importante di lavori in legname, di fonderie di ferro e di rame, di seghe meccaniche ecc.

DUNDEE. — Città scozzese, a settentrione dell'estuario del Tay, a 56° 25′ lat. N. e 5° 22′ 30″ long. O. — Buon porto, ottimi docks (fra i quali il bellissimo Victoria-Dock). — Centro importante della filatura meccanica del lino, della canapa, e delle tele (il cui annuo valore eccede 40 milioni di franchi).

DUNKERKE. — Città importante del dip. del Nord in Francia, a 51° 2′ 59″ lat N., e 0° 1′ long. E. — Rada frequentatissima, vasto porto, bacini, docks, cantieri da costruzione. — Il commercio principale è quello che si fa con l'Inghilterra. I prodotti della dogana furono nel 1859 di oltre 8 milioni, e nel 1860 di 7,135,924 fr. — Il movimento della navigaz. eccede annualmente 4,000 navi di circa mezzo milione di tonn. — Le importazioni sono in media di 50 milioni di fr., e le esportazioni di 30 milioni di fr. — La pesca del merluzzo vi occupa molti bastimenti. — Filatura del lino e fabbrica di tele da vele; purificazione d'olio di fegato di merluzzo; fabbriche di corde; fabbriche di biscotto da equipaggi.

DUSSELDORF. — Città prussiana nelle provincie Renane, sul Reno e sul Dussel. — 40,000 ab. Importantissimo centro industriale pel setificio, per le arti metallurgiche, per la fabbricazione degli scialli, dei tappeti, dei lanaggi, del tabacco, della biacca e di altri prodotti chimici per le tintorie, le distillerie, le litografie ecc. — Oltre ai pesi e misure legali (V. Berlino e Prussia), sono in uso le seguenti Misure *di lunghezza: fuss* = 0,2874 m.; *grosse elle* = 0,6852 m.; *kleine elle* = 0,5905 m.; — *di capacità* (materie secche): *last* = 663,36 lit.; *malter* = 165,84 lit.; *sümmer* = 41,46 lit.; (liquidi): *tonnellata* = 8,1178 ett.; *ohm* = 131,9136 lit, *viertel* = 5,0736 lit.; *maas* = 1,2684 lit.; *pinta* = 0,3171 lit. — Pesi: *pfund* = 467,6246 gr.; *centner* = 51,4387 chil.

E

ECATERINBORGO. — Città della Russia europea nel governo di Perm, a 56° 50′ lat. N., 58° 20′ long. E. — 17,000 ab. — Grande fabbrica governativa di ferro e rame; zecca per le monete di quest'ultimo metallo; commercio attivo con Pietroborgo, Mosca e Novogorod.

ECATERINOSLAV. — Città della Russia europea, sul Dnieper, a 48° 28′ lat. N., e 32° 50′ long. E. — 13,000 ab. — Attivo commercio di sego, pelli greggio e lane. Per queste ultime, vasta fiera a fin di giugno.

EDD. — Villaggio sulla costa africana del Golfo Arabico, sotto il 14° di lat. N., destinato a divenire importante stazione commerciale per gli sbocchi dell'Abissinia.

EDIMBORGO. — Cap. della Scozia a 55° 57′ 20″ lat. N., e 5° 30′ 30″ long. O. — La città di Leith (che ne è un sobborgo) le serve di porto. — 191,000 ab. — Detta l'*Atene del Nord*, Edimborgo è una città scientifica e letteraria, piuttosto che industre e commerciale. — L'industria però vi è, come in tutta la Scozia, assai importante: fabbriche di scialli e tappeti, di candele, sapone, amido, cuoia, vetro, carta, stoffe di lino, cotone, lana e seta; molte stamperie; fabbriche di locomotive; raffinerie di zucchero, birrerie, distillerie di *whisky*. — Sul fiume Carron immensi stabilimenti metallurgici. — Oltre alla Banca di Scozia, creata nel 1695, sonvi dieci o dodici altre grandi banche, compagnie d'assicurazioni, borsa, camera di commercio, collegio mercantile ed industriale.

ELBERFELD. — Il precipuo centro industriale della Prussia renana, sulla destra del Wipper. — 55,000 ab. — Nell'anno 1860 vi si lavorarono le quantità seguenti di seta:

Italia	chilogr.	82,443. 00
Bengala	»	28,728. 50
Cina	»	83,231. 50
Totale	chilogr.	194,403. 00

In nessun luogo tingesi meglio il cotone, sopratutto nel colore detto *rosso turco*. — L'annua produzione di filo di tal colore ammonta ad un valore di 16 a 18 milioni di franchi. Molte fabbriche di lana e lino. Fabbriche di stoffe per mobili, tappeti, carte da pareti, cuoia verniciate, bottoni, capsule fulminanti, prodotti chimici.

ELBEUF. — Città del dip. della Senna in Francia. — 20,000 ab. — Gran centro di pannificio, industria che impiega 91 macchine a vapore d'una forza nominale di 749 cavalli, ed effettiva di oltre 1,000. Oltre ai panni rinomatissimi, Elbeuf fabbrica macchine e novità di moda. Calcolasi che il capitale impiegato nelle manifatture di quella città superò 40 milioni di franchi. 24,000 sono gli operai impiegati così in città come nel circondario. Il valore delle produzioni fu estimato nel 1858 ad 85,175,324 franchi.

ELBING. — Città prussiana, sul fiume omonimo, a 54° 8' 20" lat. N., e 17° 1' 45" long. E. — 24,000 ab. — Raffinerie di zucchero, fabbriche di sapone, amido, tela, tabacco, concerie, macchine a vapore, cantieri da costruzione. — Attivo commercio di granaglie.

ELMINA. — Capo luogo delle fattorie olandesi sulla costa occidentale d'Africa a 5° 4' 48" lat. N., e 3° 4' 39" long. O — Commercio di polvere d'oro, che scambiasi con le merci europee.

ELSENEUR o ELSINGER. — Città della Danimarca, nell'isola di Seeland, sulla sponda occidentale del Sund, a 39 chil. N. da Copenaga. — 7000 ab. — Ottima rada, dove i bastimenti che traversano il Sund vengono a provvedersi, e dove pagavano un tempo il diritto di passaggio che quel governo continuò a percepire fino al 1857. — In quest'ultimo anno (col trattato del 14 marzo) la Danimarca si obbligò ad abolire questo antichissimo dazio, ricevendo in compenso dalle principali potenze marittime la somma di 91 milioni di fr.; a questo trattato aderirono poscia gli altri Stati, riscattando anch'essi con una proporzionale prestazione il diritto pagato dai loro navigli. — Nel 1859 entrarono:

Navi venienti dall'estero.	N.° 177	portanti	last	4,125
» » dai porti danesi	» 641	»	»	2,487
Totale.	N.° 818	portanti	last	6,612

L'Inghilterra vi figura per 47 navi e 3,419 last. — Ne uscirono, nell'anno stesso:

Navi per l'estero.	N.° 130	portanti	last	198
» per porti danesi.	» 400	»	»	4,194
Totale.	N.° 530	portanti	last	4,392

EMDEN. — Città commerciale e porto-franco del reame di Hannover, nella Frisia orientale, sulla destra dell'Ems, 53° 22' 8" lat. N., e 4° 50' 49" long. E. — 14,000 ab. — Anche le navi di 1,000 tonn. possono approdarvi. — Fabbriche d'olio, di carta, corda, refe, tessuti e maglie di cotone, oreficeria, cicoria, tabacco, sapone, calce, birra ed acquavite. — Il commercio, che è specialmente di esportazione dei prodotti de'vicini paesi, e che ha luogo principalmente con la Olanda, l'Inghilterra, il Belgio, vi rappresenta un movimento annuo di oltre 16 milioni di lire. — Oltre alle misure legali dell'HANNOVER (V.), vi sono in uso le seguenti: *di lunghezza: fuss* = 0,29213 m.; *elle* = 0,67885 m.; *ruthe* = 3,506 m.; *haspelfaden* = 1,09535 m. — *di capacità* (grani): *last* = 15 tonnen; *tonne* = 1,9269 ett.; *vierup* = 49,84265 lit.; *krug* = 1,3845 lit. — (liquidi): *anker* = 38,9395 lit.; *ort* = 0,4461 lit.; *viertelort* = 0,1115 lit. — PESI: *pfund* = 496,851 gr.; *centner* = 49,685 chil.; *schiffpfund* = 149,055 chil.; *roggenlast* = 1870,844 chil.; *commerzlast* = 2806,266 chil.

E-MOY. — Città cinese, il cui nome indigeno è *Hia-men* o *Hia-mun*, a 24° 31' 7" lat. N., 115° 57' long. E, nella prov. di Fo-kien. — Uno dei cinque porti aperti al traffico inglese nel 1842, ed a tutte le po-

tenze commercianti nel 1843. — Eccellente ancoraggio. — Coi sobborghi conta 200,000 ab. — La prov. di Fo-kien, che novera oltre a 23 milioni di ab., possiede alcune grandi industrie, specialmente quelle delle porcellane, della carta e dello zucchero (di quest'ultimo più di 120 milioni di chilogr. all'anno). Aggiungeremo l'estrazione dell'olio di arachide e del sugo della *stellingia sebifera*; la fabbricazione del *Sam-chu*, ossia acquavite; la cardatura delle fibre del *ma*, o *urtica nivea*; la tessitura del cotone e della seta; la tintura delle stoffe; la confezione di abiti per l'esportazione ecc. — Il commercio straniero, che può estimarsi in media ad un valore annuo di oltre 50 milioni di lire, è in gran parte fatto da navi inglesi. — Si è principalmente dal porto di E-Moy che ha luogo l'emigrazione dei *Coolies* cinesi per le colonie britanniche. — Le principali Monete in uso sono: la *piastra* spagnuola di Carlo IV e quella di Ferdinando VII. Vi si adoperano verghe d'argento (*Shoes*) di un valore da 70 a 72 piastre. L'oro è in piccole verghe (*tien-kong*) di 217 a 220 piastre; ed altre minori valgono 215 piastre. Le *sapeche*, o monete di rame adoperate specialmente nel traffico con l'arcipelago indiano, sono, in generale nel rapporto di 1,300 per una piastra; ma ve ne hanno di così scadenti, da richiedersene fino 2,700 per una piastra. — I Pesi e le Misure sono come a Pechino (V.), meno il mezzo-*tchang* = 1,796 m.; il *tchi* 0,3592 m.

ENOS. — Città della Turchia d'Europa, sulla foce della Maritza. — 7,500 ab. — Il porto, che sarebbe buono e sicuro, è all'entrata insabbiato e non accessibile perciò che a piccole navi. — Serve di sbocco ad Andrinopoli (V.). — Esportaz. di lane, tabacco, sesamo, grano, orzo, segala, avena e grano turco.

EPERNAY. — Città di Francia (dip. della Marna), centro d'un attivo commercio di vini di Sciampagna (800,000 bottiglie e più).

EPINAL. — Capo luogo dei Vogesi, uno dei dipart. più industriosi della Francia. — Fabbricazione di ricami bianchi, di ottime vetture, di cappelli, di concerie.

EQUATORE. — Repubbl. dell'America merid., situata quasi interamente sotto l'equatore, d'onde tolse il nome. — Superficie 644,006 chilom. q. — Popolaz. 1,040,000 Cap. Quito (V.). — Finanze nel 1858 — *entrate* 991,750 piastre; *spese* 1,000,000 piastre. — Il commercio estero ha luogo pel porto di Guayaquil (V.); e la navigazione, nel 1859, ebbe un movimento di 102 bastimenti entrati, per 12,396 tonn.; e di 85 bastimenti usciti, per 11,012 tonn. — 35 piroscafi inglesi entrati ed usciti.

ERFURT. — Città della Sassonia prussiana sulla Gera e sulla ferrovia da Francoforte-sul-Meno a Lipsia — 33,000 ab. — A' tempi della Lega Anseatica ebbe grande importanza, molto scemata oggidì. — Sonvi però ancora notabili fabbriche di tabacco, cicoria, birra, fonderie di ferro, tintorie, filande di lana, manifatture di cotone, nastri, corde, prodotti chimici.

ERZERUM. — Città della Turchia asiatica, il cui nome armeno è Garen, a 9 chilom. dal braccio settentr. dell'Eufrate, a 39° 59' 30" lat.

N., e 39° 26′ long. E. — 40,000 ab. — Deve la sua importanza commerciale alla sua posizione geografica, che la fa piazza di transito del traffico fra la Persia e l'Europa per mezzo del Mar Nero. Nel 1830 le merci europee, in destinazione per la Persia, passate da Erzerum, non rappresentavano che un valore di L. 3,000,000. Oggi possono calcolarsi almeno a 40,000,000, e molto di più crescerebbero se le vie di comunicazione fossero meno imperfette. Se a questo transito aggiungiamo gli altri rami del commercio di Erzerum, possiamo estimarne il movimento annuo da 80 a 90 milioni di lire. — Gli oggetti di fabbricazione europea che figurano in maggior proporzione nelle importazioni, sono: i tessuti di cotone dell'Inghilterra e sovratutto della Svizzera, gli zuccheri, i caffè, i panni, le seterie austriache e svizzere, le chincaglierie francesi e tedesche. — Le precipue esportazioni per l'Europa sono: sete greggie, uva secca, lane, pelli d'Alessandropoli e dell'Erivan, cera gialla del Kurdistan, noci di galla della stessa regione, gomma adragante, mignatte di Persia. — I prezzi dei trasporti variano nelle diverse stagioni: in media, un carico di cavallo o di mulo (da 100 a 150 chilogr.) pagasi:

	INVERNO.	ESTATE.
Da Trebisonda ad Erzerum	da L. 30 a 40.	da L. 20 a 25
» Erzerum a Trebisonda	» » 20 » 25.	» » 15 » 20
» Erzerum a Tauris	» » 50 » 160.	» » 40 » 60
» Tauris ad Erzerum.	» » 40 » 60.	» » 14 » 20

La moneta corrente è costituita di numerario turco, russo, persiano ed inglese, e vien ragguagliata al corso variabile della lira turca. I pagamenti hanno luogo, per lo più, in rimesse sopra Tauris, Costantinopoli o Trebisonda, per mezzo di *gruppi* di numerario, o di tratte indicanti la natura e la quantità delle valute.

EUPATORIA. — Città e porto di Crimea, sul Mar Nero, a 45° 12′ lat. N., 51° 2′ long. E. (V. ODESSA).

EUPEN o NAU. — Città prussiana sulla Vesdra, importante per fabbriche di panni e casimiri, cartiere e saponerie.

EXETER. — Città del Devonshire in Inghilterra, sulla destra dell' Exe. — 45,000 ab. — Fabbriche di panni, flanelle, tele, pizzi, birra.

F

FALMOUTH. — Porto inglese nella Cornovaglia, a 50° 8′ lat. N., 7° 23′ long. O. — 11,000 ab. — Ottima rada, ancoraggio eccellente, alla foce del Fal. — Centro delle spedizioni per la pesca dell'aringa.

FECAMP. — Città marittima francese (dip. della Senna-Inferiore), centro delle spedizioni per le grandi pesche nell'Atlantico. — I prodotti della pesca del merluzzo ammontano a 2,500,000 fr., e quelli delle aringhe e di altri pesci salati, a 2,000,000 fr.

FERNAMBUCO. — (V. PERNAMBUCO).

FERNANDO-PO. — Isola del Golfo di Biafra, nel mar di Guinea, fra 3° 48′ e 3° 13′ 30″ lat. N., e fra 6° 4′ 16″ e 6° 37′ 36″ long. E., così chiamata dal nome del portoghese Fernao-do-Po, che la scopriva in sullo scorcio del secolo XV, quando incoraggiati dal principe Enrico, i navigatori lusitanici presero a navigare in cerca del passo all'Indie per l'occidente ed il mezzodì dell'Africa. — Produce la palma, la quercia africana, l'ebano, il lignum-vitæ, il campeccio giallo, il mogane ed altre piante commerciali. — Per far acqua i bastimenti ancorano nelle rade di Santa-Isabella e di S. Carlo.

FEROË (Isole). — Arcipelago di 17 piccole isole (probabilmente l'*Ultima Thule* degli antichi) e di vari scogli, appartenente alla Danimarca, a 61° 20′ e 62° 30′ lat. N., e fra 7° 55′ e 10° 25′ long. O. — La popolaz., norvegiana d'origine, ammonta a circa 8,000 ab. — Scarsa vegetazione; orzo e patate; numerosi bestiami. Il lavoro della lana è la precipua industria. Alquanto carbon fossile, e molta torba. — Attiva pesca, specialmente dell'aringa e del merluzzo, alla quale un dì s'aggiungeva quella della balena; ma questo cetaceo va d'anno in anno esigliandosi da quei paraggi. — Il governo danese ha il monopolio del commercio coll'arcipelago. (V. Copenaga e Danimarca.)

FERRARA. — Importante città dell'Italia sovra un ramo del Po e sopra un canale che lo fa comunicare al Po-di-maestro, a 44° 49′ lat. N. e 9° 16′ long. E. — 25,000 ab. — L'industria della ferrarese provincia è pressochè esclusivamente agricola: essa intende alle grandi coltivazioni del frumento, del grano turco, del riso, dei legumi, della canapa; alla confezione del sale marino, alla pesca, alla salagione ed all'ammarinamento dei prodotti delle vaste sue *Valli;* alle razze dei cavalli e dei bovini, alla lavorazione del latte, all'allevamento dei bachi da seta, ai foraggi naturali ed artificiali; e da tutto questo movimento risultano le grandiose sue produzioni le quali, specialmente pel frumento e per la canapa, rappresentano un valore enorme. — Le manifatture non sono per anco nè così coltivate nè così floride, da poter dare da vivere a gran numero di abitanti. Contansi però, due reputate fabbriche di cremor di tartaro, un opificio di vetri e cristalli, due fonderie di ferro, quattro concerie di pelli e molte fornaci di laterizi. La trattura e la tessitura della seta sono ancora allo stato domestico. — Ogni famiglia colonica ha il suo telaio, e puossi calcolare ogni anno sulla fabbricazione di circa 5 milioni di metri di tela. Si esporta pure molto cordame. Nel distretto di Comacchio la popolazione è tutta occupata nella pesca, i cui metodi ingegnosi non potremmo qui in breve descrivere, e nella preparazione del sale marino. — Il commercio della provincia ferrarese consiste nel movimento e nella esportazione de' suoi prodotti agricoli e manufatti; la quale esportazione calcolasi ascendere ogni anno da 12 a 14 milioni di lire italiane. Essa è diretta ai porti di Genova, Livorno, Venezia e Trieste. L'occupazione tedesca nel confinante veneto ed il disastroso sistema di pace armata seguito dagli stranieri sul Po, sono cagioni di gravissimi danni al commercio ferra-

rese. — I cambi si regolano generalmente coi listini che vengono di fuori, aggiungendo ai valori ivi indicati $^1/_4$, $^1/_3$ od anco $^1/_2$ % in compenso della provvigione da corrispondersi e pel ricambio — Le Misure locali sono: *per le lunghezze: piede* = 0,40385 m.; *pertica* = 4,03854 m.; *oncia di panno* = 0,056 m.; *braccio* id. = 0,673 m.; *oncia di seta* = 0,052 m.; *braccio* id. = 0,631 m.; — *di capacità* (cereali): *moggio* di staia 20 = 6,21856 ett.; *sacco* = 1,24371 ett.; *staio* = 31,092 lit.; — (liquidi): *mastello* da boccali 40 = 56,7 lit; *boccale* = 1,419 lit.; *foglietta* = 0,354 lit. — Pesi: *Oncia* = 28,76 gr.; *libbra* = 0,3451 chil.; *ferlino* = 1,7946 gr.; *carato* = 0,17946 gr.; *centinaio* = 34,5137 chil.

FEZ. — Con Mequinez e Marocco questa città ha il privilegio di essere qualificata Imperiale del Marocco, a 34° 6' 3" lat. N., e 7° 18' 30" long. O., ed è la più importante per l'industria e pel commercio di quell'impero. Essa dà il nome ai berretti che vi si fabbricano in copia e che sono tinti in bel rosso col kermes del suo territorio; vi si fabbricano inoltre bei tessuti di seta, fazzoletti, veli o *haïki*, cinture di seta dette *rhasam*, fili d'oro, tele di lino, coperte di lana ed eccellenti tappeti, che se la cedono a quelli di Turchia pel disegno, li superano in morbidezza. Celeberrima è da secoli Fez per la conceria delle pelli, che produce i bellissimi marocchini, e prepara le pelli di tigre, di lione e di pantera. Un'altra florida industria è quella dei metalli preziosi esercitata da una folla di orefici e gioiellieri. — I prodotti d'Europa giungono ai bazari di Fez per Tangeri e Tetuan sul Mediterraneo e per Rabot sull'Oceano; quelli del Levante, per Tlemcen; da Tafilet arrivano quelli del Sudan. L'Inghilterra ha la parte principale nel traffico estero.

FIRENZE. — Una delle più illustri città dell'Italia, meritamente detta l'Atene italiana, sull'Arno, a 43° 46' lat. N. e 8° 55' long. E. — 120,000 ab. — Nel Medio Evo fu uno dei centri precipui dell'industria e del traffico. Nel 1338 vi esistevano 200 fabbriche di panni, producenti 80,000 pezze all'anno. Di Francia, dall'Inghilterra e dai Paesi Bassi traevansi per oltre a 300,000 fiorini d'oro di panni greggi, che ricevevano in Firenze nuovo e più perfetto apparecchio, per essere spediti ai mercati levantini. L'indaco, il kermes e l'oricello venivano impiegati da secoli nella tintura fiorentina, celebre in tutta Europa. — Il commercio bancario eravi esercitato in vaste proporzioni, e nella sola Italia teneva più di 80 fattorie o case succursali. I principi di tutta la Cristianità eran debitori dei banchieri fiorentini. I Pazzi, i Capponi, i Buondelmonti, i Corsini, i Falconieri, i Portinari, i Peruzzi, i Medici stessi dovettero al commercio la origine di loro politica illustrazione. — Ma la dominazione medicea e la venuta degli stranieri in Italia fecero nel secolo XVI decadere tanta prosperità. Sul finire del secolo scorso il granduca Pietro Leopoldo I rialzò l'economia sociale della Toscana, proclamando, primo in Europa, i principii della libertà commerciale, da cui rifluì una nuova vita di prosperità e di floridezza per quella insigne provincia italiana.

Sarebbe stato vivo nostro desiderio di poter dare precise e compiute notizie statistiche sulle presenti condizioni industriali e mercantili di Firenze e di tutta la Toscana; ma essendoci indarno rivolti alle locali autorità competenti che sole potevano fornircene gli elementi, e dalle quali non ci fu conceduto di ottenerle, e ridotti alle semplici informazioni che il privato studioso non può, specialmente in Italia, procurarsi che con grande stento e sempre deficienti, ci vediamo costretti a restringerci alle nozioni seguenti.

Come nell'agricoltura toscana prevale il principio della piccola proprietà, così nelle manifatture regna quello della piccola industria. Da ciò la conseguenza che se quella eletta parte d'Italia possiede quelle industrie locali che sono destinate a fornire i prodotti d'uso generalissimo, manca invece di quelle che sono il patrimonio dei popoli veramente industriali, ed i cui prodotti alimentano il commercio internazionale. Queste industrie richiedono forti capitali, possenti associazioni, grande svolgimento di cognizioni tecnologiche, cose tutte che nella maggior parte dell'Italia, meno rare eccezioni, si lasciano finora desiderare. Sonvi in Toscana molti terreni minerarii. « La Toscana, diceva fin dal 1776, il celebre Targioni, nelle sue vaste montagne racchiude moltissime miniere, le quali si manifestano all'occhio dell'osservatore per mezzo delle solite effumazioni o tinture, e giova credere che molte altre ve ne sieno, le quali non diano di sè alcuno esterno indizio. » E più recentemente il prof. Paolo Savi osservava che: « quantunque possa dirsi senza errore che non vi ha alcuna provincia toscana, la quale sia assolutamente priva di qualche miniera, pur nonostante è certo che quelle poste lungo il mare ne sono più abbondanti. » Ma i risultamenti industriali finora ottenuti sono ben lontani dall'adeguare in giusta proporzione la potenziale ricchezza prodigata dalla natura. Ecco ciò che scriveva nel 1855 il valente economista signor Raffaele Busacca, del quale non possiamo astenerci dal riferire per intero lo squarcio seguente:

« Pe' ferro noi non abbiamo in attività che la sola miniera di Rio, la quale dal luglio 1852, al giugno 1853 dava una rendita netta di L. 583,000. Ma la miniera di Rio è assai lungi dal rendere quel che potrebbe; essa è un tesoro così vasto ed inesauribile, che l'Ingegnere Teodoro Haupt non esita di sostenere, che dopo 2000 anni d'escavazione è quasi intatta, e che continuandovisi la produzione sulle stesse proporzioni che pel passato, vi si ha ancora certamente minerale per altri dieci mila anni. Pure la ricchezza in ferro non è soltanto la miniera di Rio per l'isola dell'Elba; le tre Montagne, Marina di Rio, Terra Nera, e Capo Calamita sono tre depositi inesauribili di ferro, di cui forse l'attuale miniera di Rio non è la più ricca. Nè quivi ancora finisce la ricchezza della Toscana quanto al ferro; Gavorrano, Monte Valerio, Val di Castello, Serravezza, secondo il Pilla, meritano d'esser tenuti in conto; e guardando nel catalogo dell'esposizione del 1854 ritrovasi, che minerali di ferro, quali indizi di miniere, furono inviati da 14 differenti località del continente toscano.

« Singolare è poi che l'abbondanza del prodotto sia in Toscana quasi proporzionale all'importanza intrinseca del minerale. Dappoichè in Toscana, secondo il Pilla, i minerali metallici relativamente alla loro quantità stanno in quest'ordine: 1.° il ferro; 2.° il rame; 3.° il piombo argentifero; 4.° il mercurio; 5.° l'antimonio; 6.° il manganese; 7.° lo zinco. Quanto al rame noi abbiamo, o abbiamo avuto miniere in attività a Campiglia, a Castel Nuovo in Val di Cecina, a Chianni, a Rôcca Strada, a Montecatini. Però dobbiamo confessare, che una sola di queste è divenuta importante, quella cioè di Montecatini, la cui produzione è salita a libbre toscane 1,700,000 in rame. Ma le forze naturali della Toscana non sono mai nella mineraria da misurarsi dai risultati ottenuti. La estensione delle miniere di rame, vien chiaramente dimostrata dall'Haupt e dal Pilla, è grandissima; e che non s'ingannino basterebbe a provarlo il solo fatto, che 39 differenti luoghi della Toscana contribuirono con campioni di minerali di rame all'esposizione del 1854. Lo stesso è pel piombo argentifero. La sola miniera del Bottino ha qualche importanza; ma 19 differenti luoghi della Toscana contribuirono all'ultima esposizione con minerali di piombo. Così ugualmente quella di Ripa è la sola miniera di mercurio in attività; ma molti furono i luoghi che con prodotti di questa specie abbellirono l'esposizione. La stessa produzione d'acido borico, che generalmente si crede floridissima, non ha preso il suo massimo sviluppo: poichè, oltre gli esistenti stabilimenti di Pomarance e di Massa Marittima altri in altri luoghi se ne potrebbero attivare.

« Però a tanta ricchezza credevasi che mancasse un potente sussidio, quello cioè dei combustibili fossili; oggi nè anche questo manca. La questione geologica, se nei terreni toscani sia possibile l'esistenza del vero litantrace, o è già risoluta affermativamente dal fatto, o è divenuta questione puramente scientifica. Poichè il carbon fossile di Monte Bamboli, se pure non è, come il Pilla volea, vero litantrace, possiede tutte le qualità che si richiedono dall'industria, e se non è litantrace perfetto, ne può fare le veci. Mà per apprezzare l'importanza di questa scoperta è da rammentare, che ferro e combustibile sono i due cardini su cui si muove tutta l'industria moderna, quelli a cui l'Inghilterra deve la sua immensa ricchezza. Ora la miniera di Monte Bamboli è tale tesoro, che secondo i calcoli del Pilla, in un'area d'un miglio quadrato offre non meno di 15,550,739,000 libbre di combustibile ».

Il prodotto totale delle miniere toscane era, nel 1847 calcolato dall'Haupt come segue:

Ferro	L.	892,000
Sale	»	4,600,000
Rame	»	406,000
Acido boracico	»	912,000
Antimonio	»	30,000
Allume	»	37,500
Solfo	»	13,280
Altre miniere	»	150,000
Totale	L.	7,042,000

Oltre alle arti minerarie, la Toscana ha altri importanti prodotti geologici. Più di 40 delle 246 comunità del suo territorio son ricche di bei marmi ornamentali, di terre bolari e quarzose, e di magnifici alabastri. Questi ultimi, provenienti in peculiar modo dal territorio di Volterra, danno luogo ad una esportazione di blocchi greggi e di oggetti lavorati per oltre un milione di annue lire. I marmi poi delle cave di Serravezza, che l'illustre Pilla dichiara non punto inferiori a quelli di Carrara, danno una esportazione di più che 500,000 lire all'anno. — Le industrie che in Toscana maggiormente fioriscono sono quelle nelle quali la tecnologia confina e per insensibili gradazioni si confonde con l'arte bella; — e così doveva essere nella terra classica della pittura e della scoltura. Citeremo i famosi lavori in pietre dure ed i prodotti di figulina, majolica, terraglia e porcellana, pei quali va giustamente famosa la grande manifattura del march. Ginori. — L'arte della lana, ch'era una volta la principal sorgente della ricchezza in Toscana, va oggidì facendo lodevoli tentativi per risorgere dalla sua decadenza. In Prato ed in Pisa sono importanti filature; nella tessitura, primeggia il Casentino, che dà circa 5000 pezze all'anno di panni grossolani. Il cotonificio si va introducendo in Prato, Pontedera, Pisa ed altri luoghi. La tessitura del lino, che assai più di quella del cotone si presta a quel carattere della domesticità, il quale domina nell'organizzazione industriale di tutto il paese, vi è molto diffusa, e può dirsi non esservi in Toscana città o villaggio dove non sian telai destinati a quest'uso. La paglia, che negli altri paesi non è, in generale, materia prima di rilievo, lo è bensì per la Toscana, che ne trae i suoi famosi cappelli. In una statistica francese troviamo che nel 1849 si importarono in Francia N.° 762,491 di cotesti cappelli, pel valore di fr. 1,780,158, e certo in questi ultimi anni la produzione è cresciuta. In questa sola industria Firenze ed il circostante territorio impiega 36,000 persone. Prato, Pistoia, l'Impruneta e Fiesole sono giustamente rinomate per questo genere di lavoro. Ecco le esportazioni degli oggetti di paglia nel quinquennio 1851-55

	Cappelli.	Treccie.	Paglie.
1851	L. 4,371,438.	L. 3,195,864.	L. 116,315
1852	» 6,615,399.	» 3,414,267.	» 282,678
1853	» 9,081,966.	» 4,354,015.	» 167,914
1854	» 5,843,560.	» 4,434,212.	» 79,819
1855	» 13,300,985.	» 6,012,770.	» 25,664

Il setificio forma pure parte importante dell'industria fiorentina e toscana. Calcolasi a 3 milioni il numero dei gelsi della Toscana, e negli anni medii la raccolta dei filugelli è di circa 4 milioni di libbre. Della seta che se ne trae una parte si spedisce greggia in Francia ed in Inghilterra per un valore di 3 milioni di lire; il resto è convertito in tessuti da oltre una ventina di fabbriche, 17 delle quali nella sola Firenze. Queste ultime impiegano 2,500 telai, la più parte dei quali nelle case stesse dei tessitori. La Toscana manda per circa 1 milione di lire

in tessuti al Levante, e trae dalla Francia per oltre a 500,000 lire di tessuti più fini. In Firenze più di 20,000 persone vivono del lavoro del setificio.

Le granaglie somministrate dall'agricoltura non bastano ai bisogni della popolazione, per cui s'importano circa 2 milioni di sacca di grani dal Danubio o dal Mar Nero. Le esportazioni del grano toscano, riputatissimo per qualità, ammontano a circa 200,000 sacca all'anno. — Il regno vegetale fornisce, oltre ai già accennati, alcuni altri prodotti all'esportazione. Citeremo il legname da costruzione, per L. 1,300,000; la legna da ardere, per L. 600,000; il legno da mobilia, per L. 500,000; le frutta ed i foraggi, per L. 1,500,000; il carbon fossile, per L. 1,800,000. Si esportano pure per l'Algeria, la Francia e l'Inghilterra carni salate e grasso per oltre L. 2,500,000. — Nelle importazioni, oltre alle granaglie, figurano i cotoni greggi e lavorati per L. 12,000,000; i bestiami, per L. 8,000,000; i coloniali per L. 8,000,000; i vini fini, per L. 280,000; i vini comuni, per L. 150,000; gli spiriti, per L. 4,000,000; il tabacco, per L. 3,000,000. Del rimanente pel movimento commerciale toscano V. LIVORNO, e pel sistema metrico e monetario V. ITALIA.

FIUME. — Città e porto marittimo, in fondo al golfo di Quarnero ed alla foce della Fiumara, a 45° 19′ 39″ lat. N., e 12° 6′ 2″ long. E. — Appartiene all'imp. Austriaco. — 10,000 ab. — Ottimi cantieri da costruzione; esportazioni di legnami e di tabacchi, importazioni di cereali e d'olii d'oliva. — Fabbriche di panni, cuoia e tele, distillerie d'acquavite o rosolio, seghe meccaniche, produzione di corda, di candelo, di tabacco, raffineria di zucchero, fonderie di campane, fabbrica d'ancore.

FLENSBORGO. — Porto maritt. del ducato di Schleswig, in fondo al golfo omonimo, a 54° 47′ 3″ lat. N. e 27° 5′ 45″ long. E. — 19,000 ab. — Le principali sue relazioni sono con la Danimarca, l'Inghilterra e la Svezia. — Importaz. di cereali, carni e manifatture; esportaz. di zucchero raffinato, olii, tegole e mattoni.

FLERS. — Città francese del dipart. dell'Orne, a 48° 37′ lat. N., e 3° 0′ long. O. — Centro importante di tintura e d'imbianchimento di cotone e di filo, e di tessiture di cotone.

FLESSINGA. — Fortezza e porto militare e commerciale di Olanda, sulla merid. costa dell'isola di Walcheren, alla foce della Schelda occident., a 51° 26′ 42″ lat. N., o 1° 14′ 42″ long. E. — 8,000 ab. — Porto vasto e sicuro. Commercio importante con le Indie Orientali.

FOH-CHAN. — Città cinese, distretto di Nan-haï, provincia di Canton, sul Tchu-kiang. — La sua popolaz. si accosta ad un miliono di ab. — Cantieri da costruz. navale, fonderie, fabbriche d'ogni specie e grande attività commerciale.

FOO-CHOW-FOO. — Così scrivono gl'inglesi il nome (che in italiano pronuncierebbesi *Fu-ciau-fu*) di una grande città della Cina, capitale della prov. di Fo-kien, a 117° 8′ 50″ long. E. e 26° 2′ 24″ lat. N., a 50 chilom. dal mare, sulla riva settentrionale del fiumo Min, che è poi

grossi bastimenti navigabile fino a 32 chilom. dalla foce, e per gli altri 18 chilom. da grandi giunche. — Popolaz. più di 600,000 ab. — Fu aperta al comm. inglese nel 1842, e nell'anno seguente ne fu renduto a tutte le nazioni libero l'accesso. — Emporio del tè nero proveniente per via fluviale dalle montagne di Botea. — Gli articoli più importanti d'importaz. sono i tessuti di cotone, la canape, il riso, lo zucchero, il grano, la farina, i legumi, il pesce, i medicinali, e sovratutto l'oppio (quest'ultimo per oltre a 3 milioni di lire). — L'esportazione del tè supera i 20 milioni di lire; le altre materie dei carichi di ritorno sono: carta, tabacco, porcellana, frutta secca, aranci, bambù, inchiostro di Cina ecc. — Il territorio circostante è fertilissimo e mirabilmente coltivato. — Cantieri di costruzione che varano ogni anno un centinaio di giunche da 60 a 130 tonn. — Molte fabbriche di zucchero, cartiere, arti ceramiche. — È molto diffuso sulla piazza l'uso del credito e della carta fiduciaria; numerosissime e ricche le banche di sconto e di deposito, i cui biglietti circolano facilmente, perchè pagati con rara regolarità. — Pei pesi e per le misure V. PECHINO; avvertiremo solo che il *picul* o *tan* commerciale, invece di essere (come altrove) eguale a quello della dogana (cioè 60,470 chilogr.), non è che di 45 chilogr., ed il *catty* o *kin* è di 453,55 gr.

FORMOSA. — Vasta isola dell'impero cinese (il cui nome indigeno è *Tai-wan*), che stendesi dal 22° fin oltre il 25° lat. N., di fronte alla provincia di Fo-kien. La navigazione del canale di Formosa, che la separa dal continente, è assai difficile per le correnti che vi regnano. — Territorio ferace e ben coltivato; esporta sul continente molto riso, al cui commercio 300 e più giunche sono impiegate. Circa 720,000 tonn. di zucchero sono pure esportate da 800 di que'navigli. Produce inoltre canfora, tabacco, spezierie, *l'aralia papyrifera* il cui midollo dà la così detta *carta di riso*. — I centri principali dell'isola sono KI-LUNG, e TAÏ-WAN-FU (V.)

FRANCIA. — Uno dei grandi Stati dell'Europa Occidentale, tra 42° 20′ e 51° 5′ lat. N., e 7° 9′ long. O. e 5° 56′ long. E., confinante: al N. con la Manica e col Passo di Calais (che separano la Francia dall'Inghilterra), col Belgio, col Lussemborgo, con la Prussia e la Baviera renane; all'E. col Granducato di Baden, con la Svizzera e con l'Italia; a S. col Mediterraneo e con la Spagna; ad O. coll'Oceano Atlantico. — Estensione, 1,064 chilom. da N. O. a S. E.; e 924 chilom. da S. O. a N. E. — Superficie, 54,239,679 ettari, ossia 542,397 chilom. quadr. — Popolazione, 37,382,225 (censim. del 1861.) — Cap. PARIGI (V.)

FINANZE E FONDI PUBBLICI. — Il bilancio per l'esercizio 1862 è costituito nei titoli seguenti: spese, 1,969,769,031 fr.; entrate, 1,974,070,028 franchi.

I prodotti delle tasse indirette erano stati nel 1860 di 1,073,712,000 fr. e furono nel 1861 di 1,099,566,000 fr. — Le tasse dirette produssero, nel 1861, 479,327,000 fr. — Restavano, al 31 dicembre, ad incassare 6,114,000 fr. per le imposte indirette, e 13,609,000 per le dirette.

Il debito pubblico presenta i dati seguenti:

Anni.	Rendita.	Capitale nominale.
1857	299,099,242.	8,031,992,466. 66
1858	310,880,953.	8,422,096,777. 77
1859	315,993,646.	8,593,288,155. 55
1860	338,356,589.	9,334,012,005. 55
1861	349,887,166.	9,718,276,913. 88

Distribuzione del suolo. — Ad eccezione dei dipartimenti di Savoia e Nizza, intorno ai quali non si hanno ancora esatte statistiche, il suolo della Francia è diviso come segue, secondo la *Situation Economique et Commerciale* del 1862 pubblicata dal Governo.

In coltivazione.	Per cento.
Grani	28. 30
Altre colture	5 —
Prati artificiali	5 —
Terreni a maggese	10. 80
Prati naturali	9. 50
Vigneti	4. 10
Castagni, olivi, frutteti ecc.	0. 20
Pascoli incolti	13. 50
Foreste, acque, strade, case ecc	23. 60
	100 —

Animali. — Il numero del bestiame di varie specie, è come segue:

Cavalli	3,000,000
Asini	400,000
Muli	330,000
Vaccine animali da corna	10,094,000
Vitelli	4,104,000
Pecore ed Agnelli	35,000,000
Capre	1,400,000
Maiali al di sopra di 1 anno	1,400,000
Maiale da latte e verri	4,000,000

Commercio estero e navigazione. — Le cifre seguenti indicano in valori reali l'importanza del commercio estero della Francia nel 1861

	Commercio generale.	Commercio speciale.
Importazioni	fr. 3,087,100,000.	fr. 2,442,400,000
Esportazioni	» 2,661,200,000.	» 1,926,300,000
Totali	fr. 5,748,300,000.	fr. 4,368,700,000

Non sono compresi in queste cifre i movimenti del numerario (oro ed argento) che figurano per 416 milioni nell'importazione e per 501 milioni nell'esportazione.

La riduzione delle tariffe doganali e l'applicazione dei trattati conclusi con molte potenze estere, determinarono un notabile aumento nel commercio estero. L'insufficienza del raccolto rendette altresì neces-

sarie forti importazioni di granaglie. La guerra civile d' America d'altro lato provocò una diminuzione nelle relazioni con quella parte del globo.

La navigazione di lungo corso presentò nel 1861 il movimento seguente, paragonato a quello del 1860.

1.° Entrata	1860. Navi.	1860. Tonnellate.	1861. Navi.	1861. Tonnellate.
Bandiera francese	10,681.	1,667,000.	11,653,	1,764,000
Id. estera	14,400.	2,350,000.	18,368.	3,170,000
Totali	25,081.	4,017,000.	30,021.	4.934,000
2.° Uscita.				
Bandiera francese	8,013.	1,342,000.	6,868.	1,250,000
Id. estera	10,243.	1,503,000.	10,378.	1,434,000
Totali	18,456.	2,845,000.	17,246.	2,684,000

Il Cabotaggio, o traffico fra i porti francesi, nel 1860 (data delle più recenti statistiche) non si è innalzato che a 2,297,000 tonnellate, mentre era stato di 2,403,000 tonn. nel 1859. La media dei cinque anni anteriori era di 2,386,000 tonn. La diminuzione ha varie cagioni, ma principalmente la concorrenza che le ferrovie fanno ai trasporti marittimi, specialmente a vela.

Ferrovie. — Il numero di chilometri in esercizio al 31 dicembre 1860 era di 9,413; era di 10,081 alla fine del 1861. Ecco la lunghezza delle linee e la rendita loro nel 1861, dividendole in linee dell'antica rete, ed in linee della rete novella.

Antica rete.

Nomi delle Linee.	Lunghezza. Chilom.	Prodotto tot. Fr.	Prod. chil. Fr.
Nord	956	63,687,676.	56,619
Est	960.	49,411,114.	51,470
Ovest	900.	50,730,578.	56,367
Orleans	1,475.	69,968,739.	47,436
Parigi-Mediterraneo	4,412.	121,584,977.	86,108
Lione-Ginevra	237.	7,237,927.	30,540
Mezzodì	796.	29,140,444.	36,609
Vittorio Emmanuele (Sez. Rodano)	103.	1,431,202.	13,865
Circonvallazione di Parigi	17.	2,168,114.	127,536
Graissessac-Béziers	51.	558,296.	10,947
Bességes-Alais	32.	1,388,954.	43,405
Anzin-Somain	19.	471,373.	24,809
Carmaux-Albi	15.	273,196.	18,213
Totali e Media	6,973.	398,052,591.	57,085

NUOVA RETE.

Nomi delle Linee.	Lunghezza. Chilom.	Prodotto tot. Fr.	Prod. chil. Fr.
Nord	66.	512,086.	7,759
Est	742.	20,423,191.	27,525
Ardenne	170.	4,129,473.	24,291
Ovest	312.	4,482,977.	14,369
Orleans	504.	6,200,197.	11,740
Parigi-Mediterraneo	581.	22,626,358.	38,944
Delfinato	143.	3,056,769.	21,376
Mezzodì	112.	917,414.	8,391
Totali e media	2,630.	62,348,464.	23,770

TELEGRAFIA. — Ecco lo stato delle linee telegrafiche francesi negli anni seguenti:

	1859.	1860.	1861.	1862.
Lunghezza delle linee-Chilom.	16,564.	21,592.	24,527.	24,665
N.° delle Stazioni	254.	378.	430.	454

Il numero dei dispacci fu nel 1859, 598,701, e nel 1860, 711,652. Il prodotto delle tariffe fu nel primo di questi anni 4,022,799 fr., e nel secondo, 4,144,082.

MINIERE. — La produzione del carbon fossile fu:

nell'anno	1853 . . .	quintali metrici	59,379,852.
»	1854 . . .	»	68,270,074.
»	1855 . . .	»	74,530,479.
»	1856 . . .	»	79,257,005.
»	1857 . . .	»	79,017,567.
»	1958 . . .	»	73,525,674.
»	1859 . . .	»	74,825,718.

Quella del ferro fu:

nell'anno	1853 . . .	quintali metrici	33,189,042.
»	1854 . . .	»	38,466,501.
»	1855 . . .	»	38,763,082.
»	1856 . . .	»	47,084,313.
»	1857 . . .	»	44,947,553.
»	1858 . . .	»	39,331,906.
»	1859 . . .	»	35,342,731.

Gli altri metalli, fra i quali figura principalmente il piombo argentifero, diedero in valore il prodotto di

Fr. 874,861	nel	1853	Fr. 1,751,378	nel	1856
» 1,186,865	»	1854	» 1,992,096	»	1857
» 1,955,898	»	1855	» 2,146,988	»	1858

STATISTICA POSTALE. — Crediamo assai istruttivo il quadro seguente, che ricaviamo dall'*Annuaire des postes* per l'anno 1862.

Anni.	N.° delle lettere.	Proporzione delle lettere tassate-affrancate.		Prodotti postali.
1847. . . .	126,480,000.	90 %	10 %	45,048,120 Fr.
1848. . . .	122,140,400.	90 »	10 »	43,941,055 »
1849. . . .	158,268,000.	85 »	15 »	32,186,156 »
1850. . . .	159,500,000.	80 »	20 »	35,622,732 »
1851. . . .	165,000,000.	80 »	20 »	38,588,515 »
1852. . . .	181,000,000.	78 »	22 »	40,633,199 »
1853. . . .	185,542,000.	78 »	22 »	42,899,745 »
1854. . . .	212,385,000.	51 »	49 »	46,543,604 »
1855. . . .	233,517,000.	15 »	85 »	45,835,279 »
1856. . . .	252,014,000.	12 »	88 »	47,882,826 »
1857. . . .	252,453,800.	11 3/4	88 1/4	48,041,958 »
1858. . . .	253,234,000.	11 1/2	88 1/2	48,874,182 »
1859. . . .	258,900,000.	11 1/5	88 2/5	52,017,762 »
1860. . . .	263,500,000.	11 %	89 %	53,479,291 »
1861. . . .	274,000,000.	10 »	90 »	55,600,000 »

Banca di Francia, ed altri stabilimenti di credito e finanza. — Dopo l'infelice e celebre tentativo bancario di Giovanni Law (1716-1718), dopo la fondazione della Cassa di sconto sotto il ministero dell'illustre Turgot, sorse sotto il Governo Consolare nel 1800 la *Banca di Francia*, della quale troppo lungo sarebbe qui il fare, anche in compendio, la storia. — A dare però una idea della importanza di questo colossale stabilimento, riferiremo un sunto dei dati che risultano dal rapporto del suo Governatore per l'esercizio 1861, comparati con quelli dell'anno precedente. — La cifra totale delle operazioni, ch'era stata nel 1860 di 6,340,567,000 fr., raggiunse nel 1861 i 6,556,696,000 fr. — La meta dello sconto, da 4 1/2 % quale era in dicembre 1860, salì a 5 1/2 % il 2 gennaio 1861, poi a 7 % l'8 dello stesso mese, poi ridiscese a 6 e a 5 in marzo, si rialzò a 5 1/2 in settembre, a 6 in ottobre, e ribassò a 5 in novembre. — Lo sconto di effetti commerciali, che aveva nel 1860, impiegato 5 miliardi e 83 milioni, fu nel 1861 di 5 miliardi e 329 milioni di fr. Il maximum del portafoglio (in marzo) era di 430,176,000 fr.; il maximum (in ottobre) fu di 633,649,000 fr. Sopra fóndi pubblici furono prestati 161,912,000 fr., sopra azioni od obbligazioni di ferrovie, 306,752,600 fr.; sopra obbligazioni del credito fondiario, 3,682,800 fr. — L'incasso metallico della Banca e delle succursali, da 336 milioni al principio dell'anno, salì a 431 milioni in giugno, e ridiscese in novembre a 285 milioni. — La circolazione dei biglietti fu di 802 milioni (maximum) in settembre, e di 702 milioni (minimum) in giugno.

La Banca di Francia ha 50 succursali, delle quali fanno i massimi affari quelle di Marsiglia, Havre, Lione, Bordeaux, Lilla, Rouen, San-Quintino.

Il *Credito Fondiario* di Francia, vasta istituzione con un capitale di 60 milioni, fa anticipazioni alla proprietà stabile, all'industria agricola, ai comuni ecc.

La *Società generale del Credito Mobiliare*, creata nel 1855 sulla possente iniziativa del Sig. Isacco Pereire, ha per iscopo di sovvenire specialmente l'industria, il commercio e la speculazione.

A questi grandi stabilimenti di credito, intorno alle cui operazioni è qui impossibile entrare in minute particolarità, s'aggiungono una *Società generale del credito industriale e commerciale*, fondata nel 1859; una *Cassa generale delle Strade Ferrate*; una *Cassa dei lavori pubblici ecc.*

Istituzioni di previdenza. — Esistevano al 31 dicembre 1860, 4,327 società di soccorso mutuo, comprendenti 559,820 membri, fra i quali 65,137 onorarii e 494,683 partecipanti. Questi ultimi si dividevano in 419,283 uomini e 75,400 donne. L'avere totale di queste società era di 25,404,037 fr.

La Cassa di pensioni per la vecchiaia al 31 dicembre 1860 contava 112,094 deponenti, ossia 63,516 uomini e 48,578 donne, ed aveva ricevuto 488,488 versamenti per la somma totale di 60,019,166 fr.

Contavansi alla stessa epoca 1,218,122 libretti rilasciati dalle Casse di risparmio per oltre 377 milioni di fr.

Rimandiamo ai singoli articoli relativi alle piazze principali della Francia, ed in ispecial modo all'art. Parigi, il lettore bramoso di maggiori particolarità sull'economia, sull'industria e sul commercio di quella nazione.

FRANCOFORTE-SUL-MENO. — Città libera, sede della dieta di Germania, a 31 chilom. N. E. di Magonza. — 71,452 ab. — Essa si compone di due città, Francoforte sulla destra, e Sachsenhausen sulla sinistra del Meno. — Patria ad un tempo di Goethe e della famiglia Rothschild, è egualmente illustre come città scientifico-letteraria e come piazza commerciale. — La sovranità della repubblica (83,390 ab.) risiede nel complesso della popolazione cristiana: il corpo legislativo è composto di 20 senatori, di 20 deputati permanenti della borghesia, e di 45 membri eletti. Sonvi due borgomastri nominati annualmente. — La grandezza commerciale di Francoforte giunse al suo apogeo all'epoca della decadenza della Lega Anseatica, quando ereditò la prosperità di Augusta e di Colonia. — Quattro grandi linee di ferrovie vi mettono capo, cioè: 1.° la linea del Tannus, a ponente; 2.° la linea dal Nekar al Meno, dal sud: 3.° la linea del Weser, dal nord; 4.° la linea parallela al Meno e che si biforca poi per Lipsia e Dresda da una parte, o per Norimberga ed Augusta dall'altra. Aggiungasi il piccolo tronco che mena ad Offenbach. — Sul Meno vi è un regolare servizio di piroscafi. — Francoforte è specialmente una città bancaria e mercantile; l'industria vi è però attiva essa pure, producendo tabacco, tessuti di lana, argenterie, oreficerie, carte dipinte, carte da giuoco, stamperio, fonderie di caratteri, litografie. — Il commercio vi è esercitato in vastissime proporzioni: gli Israeliti vi hanno cospicua parte. Il traffico dei prodotti indigeni (cioè vini, lane, cuoia, malto, legnami, tabacchi, tessuti, fili di lana, cotone, ferramenta, cristalli ecc.) ha una grande importanza; ma assai maggiore è quella degli affari in merci straniere, cioè: seterie di Francia, Italia e Svizzera, sete greggie italiane, mode ed articoli di Parigi, tes-

suti di cotone svizzeri ed inglesi, tele d'Olanda, chincaglierie d'Inghilterra, orologeria svizzera, coloniali ecc. Nel 1857 il movimento fu (in quintali di 50 chilogr.)

	Entrata.	Uscita.	Transito.
Per terra (condotta ordinaria). . . .	170,530	188,325	106,908
» acqua.	1,134,636	309,378	286,524
» ferrovie.	3,291,189	2,700,934	1,735,146
Totali. . . .	4,596,355	3,198,637	2,128,578

Due grandi fiere, di tre settimane ciascuna, cominciano l'una il martedì dopo Pasqua, e la seconda il lunedì dopo la Natività di M. V. — Oltre al traffico in merci, Francoforte esercita su larga scala quello di banca, per cui è il centro dei cambi di una gran parte di Germania. — Misure *di lunghezza: fuss*, *schuh* o *werkschuh* = 0,28461 m.; *zoll* = 0,02372 m.; *linie* = 0,00237 m. — Pei tessuti del nord e dell'est di Germania l'*elle* = 0,5473 m.; per quelli dell'ovest, dell'Inghilterra e dell'Olanda, la *branbater elle* = 0,6992 m.; per quelli di Francia e per le seterie, lo *stab* = 1,182 m. — Si usa ancora il *klafter* = 1,70,77 m. — *di capacità* (materie secche): *malter* = 114,729 lit.; *stimmer* = 28,68,22 lit., *sechter* = 7,1705 lit.; *gescheid* = 1,7926 lit; *viertel gescheid* = 0,4481 lit. — (liquidi): sotto il nome di *altmaass* (antiche misure) s'indicano quelle che servono pel vino e l'acquavite, e sono: *stuckfaass* = 1147,288 lit.; *fuder* = 860,466 lit.; *zulast* = 573,644 lit.; *oxhoft* = 215,1165 lit.; *schoppe* = 0,44816 lit. S'indicano poi col nome *jungmaas* (nuove misure), quelle che servono per tutti gli altri liquidi, eccetto l'olio di oliva: *jungemaas* = 1,593452 lit,; *schoppe* = 0,30836 lit. — L'olio di oliva vendesi a *pfund-leichtgewicht* = 476,11 gr. — Pesi: l'unità legale è il *zoll-pfund* = 500 gr. — Si distinguono inoltre: *loth* = 15,625 gr, *quent* = 3,906 gr.; *richtpfennige* = 0,977 gr., *centner* = 50 chilogr.; *schiffslat* = 2000 chilogr. Nel commercio si distinguono i *leichtgewicht* (pesi leggieri) dagli *schwergewicht* (pesi grossi), a seconda che trattasi di affari in minuto od all'ingrosso. La libbra leggiera *leichtpfund* = 467,711 gr.; la *schwerpfund*, o libbra grossa = 505,128 gr. — Monete *fiorino* = 2,1164; *kreutzer* = L. 0,0353. — Oltre a queste monete legali, sono in uso: Oro: *kronen* = L. 34,4444; ducato = L. 34,3583. — Argento: *Tallero d'unione* = L. 3,7037; *doppio id.* = L. 7,4074; *doppio gulden* = L. 4,2432; *gulden* = L. 2,1216. — Biglione: *da 6 kreutzer* = L. 0,1925; *kreutzer* = 0,0270. — Hanno corso poi molte monete di Germania e d'altri paesi. — Usi locali: i prezzi sono in generale regolati in talleri; nei pesi contasi a centner od a libbre leggiere. Le tare sono: pel cotone di Giorgia e di Luigiana, senza corda 4 %; pel cotone del Bengala 4 %; per quello di Madras e del Levante con corda 4 %; per quello di Surate 6 %; della Nuova-Orleans in botti 16 %; per cotone in ovatta o fogli 4 %; per sommaco in parti 2 %; per balle semplici, 700 grammi per balla; per tabacco di Maryland, 45,5 chilogr.

per tonn.; per tabacco di Virginia e Stengel, 55,5 chilogr. per tonn.; per tabacco del Palatinato, 4,5 chilogr. per balla. — La senseria per merci è di 1/2 % e pagata dal venditore.

FRANCOFORTE SULL'ODER. — Città prussiana, Provincia di Brandeborgo. — 32,000 ab. — La navigazione dell'Oder e i canali di comunicazione con l'Elba, la Sprea e la Vistola assicuranle un grande movimento commerciale, accresciuto dalle ferrovie che la collegano a Berlino, Breslavia, Dresda, Lipsia ecc. — Tre fiere: l'una che comincia il lunedì che segue la festa di *Reminiscere*, l'altra il lunedì successivo a Santa Margherita e la terza il lunedì dopo S. Martino. Compiesi allora in Francoforte una massa enorme di scambi tra i prodotti della Prussia Orientale, della Russia, e quelli del nord e dell'ovest di Germania (V. Berlino e Prussia).

FREE-TOWN. Cap. dei possedimenti inglesi sulla costa di Sierra-Leone, nell'Africa occidentale a 8° 29′ 77″ lat. N. e 15° 35′ 27″ long. O. Fondata nel 1792, ha una popolaz. di 4,000 ab., formata in gran parte di schiavi liberati dalle crociere. — Centro di cospicue importazioni di tessuti di cotone, di polvere da sparo, di sale, di chincaglieria grossa, di liquori, di tabacchi, farina, biscotti, tele ecc. Si esportano legnami da costruzione, legni tintorii (*cam-wood*) o da ebanisteria; oli e noci di palma, arachidi, sesame, pimento, caffè, arrow-root, riso, gomme, miglio, indaco, avorio, olio di balena, cera, miele, corna di bue, pelli di gazzella, scaglie di tartaruga ecc. *

FULDA. — Città germanica, sulla destra dell'omonimo fiume, nell'Assia elettorale. — 11,000 ab. — Traffico assai attivo, per opera specialmente degli Israeliti. — Fabbriche di tabacco, tessuti di lana e di cotone, cuoia, lavori in legname, tintorie ecc.

FUNCHAL. — Cap. dell'arcipelago di Madera, nell'isola di questo nome, appartenente al Portogallo, a 32° 37′ lat. N., e 19° 15′ long. O. — Benchè non vi sia porto, la rada è sicura nella bella stagione. — Funchal è il primo scalo della navigazione transatlantica, dove le navi trovano in copia acqua, frutta, legumi, carni ecc. — Popolaz. 25,000 ab. — L'arcipelago intero (composto di Madera, Porto-Santo, e delle tre piccole Desertas) conta 120,000 ab., e giace tra 32° 32′ 15″ e 33° 7′ 50″ lat. N., e tra 18° 33′ 55″ e 19° 37′ 2″ long. O. — Tristano Vaz, Gonzalez Zarco e Bartolomeo Parestrello, che nel 1419 scoprirono Madera, la chiamarono così (*Madeira*) dalla immensa quantità di boscaglie che vi trovarono, ma che oggigiorno indarno vi si desiderano pel malgoverno che ne fecero i conquistatori Portoghesi. — La principale ricchezza dell'arcipelago è il vino, che si divide in quattro specie fine: il *malvasia*, il *madera secco*, il *sercial* ed il *tinto*, oltre a varie qualità inferiori.

FURTH. — Città di Baviera, a 49° 28′ 50″ lat. N., e 9° 39′ 9″ long E., la quale è, dopo Norimberga, la più importante piazza commerciale del reame. Le esportazioni (che hanno luogo per le due Americhe, l'Olanda, il Belgio, l'Italia, la Spagna, il Portogallo, la Germania settentrionale, la Danimarca e la Svezia) consistono nei prodotti dell'attiva

sua industria, tabacco, specchi, oreficerie ed argenterie, bronzi, occhiali e strumenti ottici, lavori in metallo, avorio ecc., tessuti di cotone. cera lacca, penne, fiori artificiali, utensili di chirurgia, strumenti matematici, portafogli, carta, ninnoli, oltremare, matite ecc.

G

GABES. — Detta anche *Cabes* o *Kabs*, città dello Stato di Tunisi, a 320 chilom. a S. della capitale, sul golfo omonimo (la piccola Sirte degli antichi). Coltivasi nei dintorni la *henné*, pianta usitata dagli Orientali per tingere in giallo.

GABON. — Fattoria francese sulla costa occident. d'Africa, nel golfo di Guinea, a 0° 30′ lat. N., e 6° 56′ long. E.

GALATZ o GALACZ. — Principale porto della Moldavia sul Danubio, sulla riva sinistra di questo fiume, tra i punti dove il Sereth ed il Pruth vi sboccano. — 45,000 ab. — Fertilissimo è il territorio della Moldavia, e se i suoi abitatori sapessero trarre profitto dei naturali vantaggi, non è da dubitare che il paese salir potrebbe ad un eminente grado di prosperità. Ma allo sviluppo di quegli elementi di produzione nuoce innanzitutto la scarsità di buoni mezzi di comunicazione e di sbocchi sopra i numerosi fiumi navigabili che solcano la contrada. Per locchè i proprietari dei terreni non si danno pensiero di coltivarli, costretti come sono a disfarsi delle derrate in paese. — Di prodotti minerali il territorio moldavo, tuttochè in ciò superato dalla Valacchia, è assai ricco, trovandovisi miniere aurifere ed argentifere nelle vicinanze del Pruth e di Lassasca; di ferro in quelle di Pietra e Romano; di rame verso Dugalina, tra Ituschi e Berlad; di granito, di bitume, di calce, di lignite nella catena dei monti che dividono la Moldavia dalla monarchia austriaca; ed infine di sale. Ma di tutte queste miniere due sole sono coltivate, cioè quelle di bitume e quelle di sale, nel distretto di Okna. — Ottimi sarebbero i vini, se fossero meglio confezionati, sovratutto quelli di Odobesti, di Kotnar e di Ituschi — Il tabacco si raccoglie in abbondanza. — Molto apprezzate in Austria sono le lane di qualità superiore di Moldavia. Altre, di pregio inferiore, consumansi in paese. — Affatto nell'infanzia giace finora l'industria manifattrice: le arti tessili sono esercitate con telai di vecchia forma nei monasteri. — Attivo è per contro il commercio di cui è teatro la piazza di Galatz, per le esportaz. di grani, granturchi, segala, orzo, sementi oleose, fagiuoli, contro i quali prodotti s'importano manufatti, coloniali ed altre merci, come meglio apparirà dalle seguenti due tavole estratte dal pregevole rapporto del Vice-Console italiano in quella città, Signor Avv. Brunenghi, inserito nel fascicolo di maggio 1862 del *Bollettino Consolare.*

Benchè situata molto addentro nelle terre, a 75 miglia geografiche dal mare ed a oltre 30 miglia a monte dal punto dove il Danubio dividesi in tre rami principali, Galatz è pur tuttavia una delle migliori piazze su quel fiume, e molto più lo sarebbe, se rendendo (com'è possibile e facile) navigabile il Pruth, si aprisse un comodo sbocco alla Bucovina ed alla Bessarabia. (Pei *pesi*, le *misure* e *monete* V. YASSY).

Prospetto dell'Importazione nel port

PROVENIENZE	MANIFATTURE e coloni filati		ZUCCHERO		CAFFÈ		PEPE E SPEZIE		OLIVE	
	Colli	Valore	Chilogr.	Valore	Chilogr.	Valore	Chilogr.	Valore	Chilogr.	Valore
Italia	—	—	207000	258750	3000	6000	1000	1250	—	—
Francia	1271	71497	3617600	4561900	1900	3800	6400	8000	—	—
Inghilterra	2100	108125	2667400	3334250	175200	350400	61600	77600	—	—
Austria	—	—	—	—	12300	21600	6800	8500	—	—
Turchia	1350	75937	—	—	145400	290800	15000	18750	112501	112501
Proven.e div.e	—	—	253920	317400	—	—	—	—	97349	97349
TOTALE	4721	255559	6745920	8472300	337800	675600	90800	11410[illegible]	209850	209850

PROVENIENZE	SAPONE		TABACCO		FERRO IN VERGHE		CHIODI E PIOMBO da caccia		LATTA	
	Chilogr.	Valore	Chilogr.	Valore	Chilogr.	Valore	Chilogr.	Valore	Casse	Valore
Italia	—	—	—	—	—	—	—	—	500	1500
Francia	61900	619000	—	—	—	—	97220	72915	—	—
Inghilterra	48100	481000	—	—	1380100	690050	368180	276145	13500	44000
Austria	—	—	—	—	201250	100625	410050	307537	—	—
Turchia	124500	1245000	131600	1052800	—	—	—	—	—	—
Proven.e div.e	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTALE	234500	2345000	131600	1052800	1581350	790675	875450	656597	14000	45500

Prospetto dell'Esportazione dal porto

PAESI DI DESTINAZIONE	GRANO		GRANTURCO		SEGALA		ORZO		SEME DI LINO		RAVIZZONE	
	Ettol.i	Valore	Ettol.i	Valore	Ettol.i	Valore	Ettol.i	Valore	Ettol.i	Valore	Ettol.i	Valore
Italia	173600	2170000	54400	505200	15600	145440	—	—	—	—	—	—
Francia	251160	2888500	50520	469836	17000	125800	8000	46400	—	—	—	—
Inghilterra	234000	1925500	92100	686530	37030	274022	34000	197200	52025	701337	—	—
Austria	54200	677500	43316	402826	23100	170940	8600	49880	—	—	—	—
Turchia	88640	1108000	64200	597060	36117	267265	45300	262740	6120	82620	56500	762275
Destinaz.i div.e	96396	1208950	26244	235069	25560	189044	22232	128945	—	—	—	—
TOTALE	897996	9978450	330780	2896521	154407	1172511	118132	685165	58145	783957	56500	762275

N.B. — L'ammontare del valore delle mercanzie è in moneta italiana.

di Galatz durante l'anno 1860.

OLIO COMUNE		RISO		RUM		OLIO FINO		VINO E SPIRITI		AGRUMI	
Chilogr.	Valore	Chilogr.	Valore	Barili	Valore	Casse	Valore	Casse	Valore	Casse	Valore
—	—	341160	255870	—	—	2000	26000	—	—	12000	120000
—	—	—	—	—	—	1300	16900	1000	24000	—	—
—	—	—	—	513	41040	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	157	13060	—	—	—	—	—	—
197800	286700	564213	423159	129	10320	—	—	—	—	5300	53000
231650	347425	117000	87750	238	19040	500	6500	317	7608	4297	42970
429450	634125	1022373	766779	1037	83460	3800	49400	1317	31608	21597	215970

FERRO lavorato		CRISTALLERIA		CORAMI		FRUTTA SECCHE		SEGGIOLE		MERCI DIVERSE		TOTALE	
Casse	Val.e	Casse	Valore	Balle	Valore	Chilogr.	Valore	Dozzine	Val.e	Quantità	Valore	delle quantità	dei valori in moneta ital.a
60	4320	—	—	—	—	—	—	81	4860	10000	27700	576801	706250
—	—	3680	264960	632	75840	—	—	656	39360	21391	52580	3914950	5810752
250	17500	—	—	—	—	—	—	—	—	50622	95440	4767585	5515550
—	—	13220	951840	1315	157800	—	—	—	—	650000	895000	1295072	2458962
—	—	—	—	—	—	898320	898320	—	—	51000	92580	2247113	4559867
187	13444	—	—	—	—	259630	259630	—	—	154321	200000	1119409	1399116
497	35264	16900	1216800	1947	233640	1157950	1157950	737	44200	937334	1363300	13820930	20450497

di Galatz durante l'anno 1860.

TAVOLE		SEGO, BURRO, GRASSI E FORMAGGI		CARNE CONSERVATA		FARINA DI FRUMENTO E BISCOTTO		LANE		ARTICOLI DIVERSI		TOTALE	
Numero	Valore	Chilog.	Valore	Chilogr.	Valore	Chilog.	Valore	Chilog.	Valore			della quantità dei soli cereali	del valore dei soli cereali
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	243600	2820610
115000	138000	68967	72450	1381000	1381000	—	—	29800	37250	—	—	326680	3530536
—	—	—	—	466000	466000	—	—	—	—	—	—	449155	3784589
—	—	128750	193125	1671000	1671000	—	—	88300	110375	54000	96300	129216	1301146
36040	43200	172783	259174	—	—	610200	305100	148300	186375	78000	112000	296277	3079960
92800	101360	—	—	522000	522000	—	—	—	—	18000	24000	199323	1762008
243840	282560	370500	524749	4040000	4040000	610200	305100	266400	334000	150000	232300	1644251	16278879

GALLIPOLI. — Città della Turchia Europea, nel gov. d'Andrinopoli, in faccia a Lampsaco, nell'antica Chersoneso Tracica, sul canale dei Dardanelli ed all'ingresso del Mar di Marmara. — Stazione dei piroscafi che trafficano fra il Mediterraneo ed il Mar Nero; centro di attivo commercio; celebre pe'suoi marocchini.

GALVESTON. — Città del Texas, negli Stati-Uniti, sulla costa N. O. del Golfo del Messico, nell'estremità N. E. dell'isola omonima, a 29° 16' 37" lat. N., e 94° 49' 41" long. O. — Il Texas è chiamato la *regione delle praterie*, ha fertilissimo territorio, produce le più svariate essenze di legnami da costruzione e da tinta, cotone, tabacco, granturco, indaco, vainiglia, canne da zucchero ecc. L'allevamento del bestiame vi prende proporzioni tuttodì più grandi. Sonvi miniere d'argento, rame e ferro.— Galveston è il gran centro commerciale della contrada; e per dare una idea dell'avvenire a cui esso è riserbato, diremo che nel 1849 esso non rappresentava che 442,932 fr. all'importaz., e 85,600 fr. all'esportaz., e nel 1856 queste cifre erano cresciute la prima fino a fr. 1,721,812, e la seconda a fr. 10,382,151! Nel 1849 il tonnellaggio dei bastimenti entrati ed usciti era di 2,560 tonn., nel 1856 fu di 23,260 tonn.

GALWAY. — Città e porto dell'Irlanda, nella contea di Connaught. — Fa attiva esportazione di grani e di pesci, di soda e di marmo, per l'Inghilterra e per gli Stati-Uniti.

GAND. — In fiammingo *Gent*, capo luogo della Fiandra Orientale, nel Belgio, al confluente della Schelda e della Lys. — 112,000 ab. — Centro di un grandissimo movimento industriale. Prima dell'attuale crisi cotoniera, la filatura del cotone v'impiegava presso a mezzo milione di fusi, e quasi 7,500 telai. — Molto produttiva vi è pure la filatura del lino, che vi occupa poco meno di 100,000 fusi. — Quindici cantieri da costruzione e stabilimenti metallurgici, dieci raffinerie di zucchero, sei molini da olio, 95 distillerie, 165 birrerie, fabbriche di pizzi per l'annuo valore di oltre a 2 milioni di fr., cartiere, concerie, fabbriche di prodotti chimici ecc., imprimono una straordinaria attività ai capitali ed al lavoro.

GEBA. — Fattoria portoghese nella Senegambia, a 12° 5' lat. N., e 16° 14' long. O — Centro di scambi fra i prodotti europei e quelli dell'interno dell'Africa portati dalle carovane di Futa-Dialon.

GENOVA. — La principale città marittima dell'Italia, ed una delle più importanti piazze commerciali del mondo, in fondo al golfo che porta il suo nome, a 44° 24' lat. N. e 6° 34' long. O. — La sua popolazione, secondo il censimento del 1862, è costituita come segue:

Popolazione di fatto	N.°	127,986
Cui aggiunti gli assenti, nella notte del 31 dicembre 1861	»	12,007
Totale	N.°	139,993
Dedotti i non residenti	N.°	12,258
Si ha la popolazione di diritto in	N.°	127,735

distribuiti in famiglie N.° 28,931. — Il numero delle case abitate era, alla data medesima 5,409 e quello delle case vuote N.° 185.

Classificando questa popolazione per professioni, si ha che il numero totale degli esercenti una professione qualunque, esclusi il presidio, le fraterie, e la condizione di proprietarii, è di 55,218, ossia una proporzione di 431, 39 per 1000. Le professioni che direttamente od indirettamente s'attengono al commercio ed all'industria superano di gran lunga numericamente le altre tutte; ma non potremmo qui, senza troppo eccedere l'economia del nostro lavoro, riferire questa parte dei risultati del censimento. Rispetto al grado d'istruzione, accenneremo come sianvi 62,046 persone che sanno leggere e scrivere, alle quali aggiungendo altre 4,229, che sanno leggere soltanto, si ha un totale di 66,275 che hanno un certo grado d'istruzione, ossia 518 per 1000. — Le spese con le quali il solo Municipio provvede all'istruzione ammontano nel bilancio del 1862, a Ln. 342,826. — Il numero degli alunni delle Scuole sì maschili che femminili mantenute interamente dal Municipio, ammonta a 9000, ai quali aggiungendo gli alunni degli Asili d'infanzia, mantenuti da private associazioni, delle Scuole medie, dipendenti dalla Provincia e dal Governo, delle Scuole Tecniche, fondate dalla benemerita Camera di Commercio ed ora mantenute dal Governo, dell'Università, e de' numerosissimi istituti particolari, si arriva ad una cifra, che, secondo calcoli che crediamo esatti, non è minore del 14 o del 15 per % della popolazione. Dopo ciò, osiamo con legittima compiacenza affermare che la nostra città natale è la prima dell'Italia e fra le prime del mondo civile, per lo svolgimento dato alla pubblica educazione.

Genuensis ergo mercator, questo ben noto adagio del Medio Evo, dimostra quale immensa importanza commerciale abbia sempre avuto questa città, dove il lavoro, l'attività, l'energia, la perseveranza e la audace intraprendenza sono le qualità tradizionali degli abitanti. Rinunziamo a tracciare, anche sommariamente, la storia politica ed economica di Genova: è un argomento cui non vogliamo smozzare nelle poche pagine che ci è dato consacrare a questo articolo.

Limitando quindi il nostro dire ai più salienti capi dell'attuale statistica mercantile e marittima di Genova, raccoglieremo le seguenti principali notizie sul suo porto, sulla sua navigazione, sul suo movimento mercantile e sulle sue istituzioni mercatorie.

N.° 1 — *Porto*. — Esso è formato da due giganteschi moli: il *vecchio*, nella direzione da oriente a ponente, lungo 660 metri; il *nuovo*, nella direzione di E. 20° S., avrà, quando sia compito il prolungamento ora in avanzato stadio di costruzione, una lunghezza di 710 metri. Il circuito totale del porto è di 4,450 metri, non compresi i due moli; ed ha una totale superficie di 1,315,465 metri quadrati.

Dopo essere stato uno dei più importanti d'Europa nel Medio Evo, quando Genova rivaleggiava con Venezia nel dominio dei mari, il porto di Genova, dal principiare del secolo scorso in poi, discese molto al di sotto dei principali esteri, tanto per la sicurezza quanto per la comodità:

imperocchè, mentre le altre nazioni andavano a gara introducendo giganteschi miglioramenti nei loro porti, il nostro era non solamente lasciato nello *statu quo*, ma veniva anzi di anno in anno peggiorando. Il molo nuovo era allora troppo poco sporgente per difendere le navi ancorate dai venti meridionali, e specialmente dall'ostro-libeccio, i quali ne minacciavano la sicurezza sia per l'azione loro diretta, sia con la indiretta producendo un dannoso *rinsacco*. Il prolungamento del molo nuovo ha già in gran parte rimediato ed ovvierà fra breve quasi interamente a questo primo difetto. — Per una deplorabile negligenza, gli antichi governi avevano lasciato insabbiare il porto, che per conseguenza non presentava più, nella parte maggiore e più utile, una profondità sufficiente alle crescinte moli navali. Due cause producevano questo insabbiamento: l'una risiede nella corrente litorale del Mediterraneo che fa il giro delle sue coste, lasciando sempre alla propria dritta le terre, con una rapidità da 4 a 5 centimetri per minuto secondo. Ora, il genovese porto avendo precisamente la sua imboccatura rivolta a levante, doveva necessariamente ricevere una certa quantità di fango e di sabbie portate da questa corrente. Ma più grave assai e più tristamente efficace era ed è pur troppo ancora la seconda cagione che tende ad innalzare il fondo del nostro porto, cioè l'esistenza della maggior parte degli spurghi della città e di un gran numero di torrentuoli che sboccano nel medesimo. Anche a questo vizio si è in parte posto riparo con un buon servizio di *drag* o cavafanghi a vapore; ma il rimedio non sarà completo se prima non si muti il sistema degli spurghi, questi portando fuori del porto. — Più grave inconveniente risultava al porto di Genova dal poco sviluppo degli scali, e dalla loro cattiva posizione in sito di basso fondo, nel quale non potevano ormeggiarsi le navi per fare direttamente il carico e scarico delle merci, essendo perciò obbligate a servizi di battelli detti *piatte*, e far quindi una doppia operazione per mettere la mercanzia dalla nave a terra o viceversa. Le conseguenze economiche di questa imperfezione sono facili a comprendersi: gravissime spese di trasporto, perditempi infiniti, furti agevolati, perdite e guasti continui nelle merci. Ai quali danni aggiungevasi compagno quello della mancanza di acconci magazzini in prossimità del porto, e le pessime condizioni dei lontani luoghi di custodia. Sicchè le spese di trasporto dal bordo ai magazzini e dai magazzini al porto od ai carri, o direttamente dal bordo ai carri, riuscivano fortissime ed in una incredibile sproporzione col valore dei prodotti e coi noli. Per certi articoli, come il ferro in verghe, il campeggio, la ghisa, il carbon fossile, queste spese ascendevano al cinque, all'otto, al quindici e persino al ventisette per cento del loro valore; per trasferire una tonnellata di merci dal bordo ai depositi e dai depositi al bordo, pagavasi un prezzo che equivaleva a più della metà del nolo da Londra, o da Liverpool a Genova; e pei grani, alla quarta parte del nolo da Genova al Mar Nero. Nell'esporre queste miserie noi usiamo il tempo passato del verbo; ma pur troppo potremmo adoprare il presente, giacchè

troppo poco si fece sinora per rimediarvi: è bensì vero che un'ampia calata fu costrutta al *passo nuovo;* che si allargarono le calate esistenti fra i *ponti* di sbarco; che si intrapresero e tuttavia si continuano alcuni lavori staccati e sconnessi di secondaria importanza; ma con questi temperamenti se si alleviò il male, si lasciò pur troppo sussistere ancora la principal sua radice, cioè il gotico sistema che governa i trasbordamenti ed i magazzinaggi. Il commercio è tuttavia tributario dell'antidiluviana *piatta;* il carro della ferrovia non si è ancora avvicinato alle merci di maggiore importazione; i magazzini sono tuttora insufficientissimi e miserabili. Mentre l'Inghilterra, l'Olanda, l'America, il Belgio, la Svezia, la Francia hanno ampi e numerosi *Docks* (vasti stabilimenti posti tra la via di mare e quella di terra, destinati: 1.° a fare i carichi e scarichi nel più breve tempo e col minor dispendio possibile: 2.° a rendere economica e sicura la custodia; 3.° a far della merce moneta agevolando le transazioni per vendita e per anticipazione col sistema dei *Warrants*), Genova è oggi ancora, per questo riguardo, vincolata ai peggiori sistemi del Medio Evo. Affrettiamoci a dichiarare però che ci consta come lo spirito pubblico siasi finalmente scosso; e teniamo per fermo che non andrà guari tempo che a ciò sarà provveduto. — Altro bisogno che trattasi di soddisfare urgentemente si è la creazione di vasti bacini da carenaggio, per mancanza dei quali la maggior parte dei bastimenti bisognosi di riparazione vanno a Tolone od a Marsiglia; o se si carenano a Genova, ciò non può avvenire che con somma imperfezione e con gravi pericoli d'incendi e d'altri danni. — Non parleremo della suprema necessità di abolire le corporazioni privilegiate dei facchini, dei calafati, dei maestri d'ascia, dei zavorrai ed altre, perchè questo residuo di barbarie contro il quale la scienza ed il commercio hanno tanto e così a lungo protestato, sta ora infine per cadere. — Manca pure al nostro porto un lazzaretto per le merci infette, la cui necessità, già oggi sentita, diventerà vieppiù urgente appena col taglio dell'istmo di Suez e col conseguente incremento del traffico col Levante e col mezzogiorno dell'Asia, si saranno moltiplicati necessariamente i nostri rapporti con paesi soggetti a morbi contagiosi.

N.° 2. — *Movimento del porto.* — Dalla tabella seguente potrà rilevarsi e l'attuale vastità del movimento del porto di Genova, ed i suoi rapidi progressi in questi ultimi anni, progressi che (come or ora vedremo) saranno, giusta ogni più fondata previsione, di gran lunga superati da quelli a cui questa piazza è in non lontano avvenire riserbata.

Dati comparativi del movimento marittimo del Porto di Genova dal 1816 *al* 1861 ([1]).

ANNI	ARRIVI		PARTENZE		MOVIMENTO GENERALE		DIFFERENZE	
	Bast.ti	Tonnellate	Bast.ti	Tonnellate	Bastim.ti arrivi e part.e	Tonnellate	Bastimenti	Tonn.e
1816	6145	342,193	5871	319,300	12,016	661,496	in più . 617	13,278
1820	6461	349,174	6172	325,600	12,633	694,774	in più . 314	23,184
1825	6622	360,958	6325	337,000	12,947	697,958	in meno 492	50,502
1830	6335	335,056	6120	312,400	12,455	647,456	in meno 227	150,758
1835	5228	252,098	5000	244,600	10,228	496,698	in più . 4571	232,202
1840	7569	378,345	7230	350,000	15,799	728,900	in meno 2432	15,065
1845	6182	372,653	6185	381,312	12,367	743,965	in più . 1809	188,428
1850	6863	463,394	7333	469,039	14,176	932,393	in più . 153	71,004
1851	7323	514,199	7006	489,198	14,329	1,003,397	in 6 anni in più . 595	307,596
1857	7536	667,968	7386	643,025	14,924	1,310,993	in più . 613	112,596
1858	7820	711,261	7729	712,686	15,549	1,423,947	in più . 267	99,899
1859	7914	767,211	7902	756,635	15,816	1,523,846		
1860	7556	774,564	7693	772,127	15,249	1,546,691	in più . 2737	22,745
1861	9057	993,388	8929	992,322	17,986	1,985,710		438,019

Dai pregevolissimi rapporti annuali del Cap. del Porto, Sig. Cav. Rey, desumiamo i fatti e le considerazioni seguenti. — Nell'anno 1861 il porto di Genova fu frequentato da 8993 navi, che diedero luogo a 17,986 arrivi e partenze, della complessiva portata di 1,985,710 tonn., con 202,517 persone di equipaggio. Per conoscere però il vero movimento utile al

([1]) I dati relativi agli anni anteriori al 1840 sono ricavati da computi non rigorosamente esatti, ma molto approssimati al vero. Tutti gli altri dati, principalmente dal 1850 al 1861, sono di tutta esattezza, essendo desunti dalle statistiche della capitaneria del porto e da quelle pubblicate da una Commissione creata dal Municipio il 14 luglio 1851. — Il lettore osserverà, tra le altre cose, eloquentemente confermati da queste cifre i teoremi della scienza sulla libertà commerciale ritenendo che si fu dal 18 0 al 1853 che fu compita fra noi la riduzione delle tariffe doganali.

traffico, cioè il quantitativo dei bastimenti che fecero operazioni commerciali, fa d'uopo togliere dalle precedenti cifre gli appulsi forzati, e i bastimenti giunti e partiti in zavorra; fatta la quale deduzione si ha il movimento utile di N.° 6615 navi, con 13,231 arrivi e partenze, e con la complessiva portata di 1,050,675 tonn. — La bandiera nazionale italiana nel movimento generale figura per 7242 bastimenti della portata di 1,063,726 tonn., cioè pel 53 p. %. — A dare una idea della relativa importanza della navigazione di lungo corso e del cabotaggio, offriremo la tabelletta seguente:

ANNI	MOVIMENTO GENERALE			CABOTAGGIO		
	NAVI	TONNELLATE	EQUIPAGGI	NAVI	TONNELLATE	EQUIPAGGI
1858	15,549	1,423,947	160,212	6,758	160,436	28,638
1859	15,816	1,523,846	169,014	5,978	135,395	29,458
1860	15,249	1,546,691	166,784	6,202	170,741	31,193
1861	17,986	1,985,710	202,517	6,875	186,077	33,953

La navigazione a vapore fece in questi ultimi anni i più rapidi progressi tra noi; nel 1845 era di 127,890 tonn.; nel 1861 saliva a 761,984, era cioè quasi sestuplicata. Ecco un raffronto tra il movimento de' piroscafi nell'ultimo quadriennio:

Anni.	Bastimenti.	Tonnellate.	Equipaggi.
1858	2,874	500,333	75,524
1859	3,344	554,952	84,816
1860	3,121	576,730	95,138
1861	3,814	761,984	104,660

Ad imitazione di quanto fecero l'Inghilterra, la Francia e le altre nazioni marittime, costituironsi fra noi forti Compagnie dedite alla navigazione periodica a vapore. Il Cav. Raffaele Rubattino ha il vanto di essere stato il primo ad entrare arditamente in questa via, su cui altri lo han felicemente seguito, e dove il Governo è entrato accordando a quelle compagnie larghe sovvenzioni pel servizio postale di cui sono incaricate. La Comp. Rubattino e C. fa il servizio della Sardegna, con N.° 12 vapori, del tonnellaggio di 4830 tonnellate, e della forza di 1410 cavalli, più 3 vapori in costruzione di 2200 tonn. e di 600 cav. di forza. — La Comp. Accossato e Peirano, fa il servizio delle coste d'Italia con N.° 10 vapori, di 4890 tonn., e 1630 cav., oltre 6 vapori in costruzione, di 3000 tonn. e di 1200 cav. — La Comp. Ambrogio Zucoli e C. fa il ser-

vizio delle coste italiane con 8 piroscafi, di tonn. 1128 e della forza di 190 cav. — Altre due minori Società fanno il servizio di piccolo cabotaggio delle coste liguri.

Ecco qual'è la navigazione del piccolo cabotaggio nella Liguria ed in Sardegna (1861).

PAESI DI PROVENIENZA e DESTINAZIONE	ENTRATA			USCITA		
	NAVI	TONNELL.e	EQUIPAGGI	NAVI	TONNELL.e	EQUIPAGGI
Genova.	723	9,515	2,522	678	11,746	2,815
Chiavari. . . .	556	7,585	2,821	557	7,480	3,054
Spezia	623	14,664	2,910	626	15,785	2,966
Savona.	679	14,095	3,128	609	13,438	3,063
Porto Maurizio	649	15,379	3,220	669	15,073	3,201
Sardegna . . .	306	37,910	2,612	200	23,307	1,641
TOTALI . . .	3,636	99,148	17,213	3,339	86,929	16,740

Piroscafi facienti il piccolo cabotaggio, e non compresi nel precedente:

ENTRATA.			USCITA.		
Navi.	Tonnellate.	Equipaggi.	Navi.	Tonnellate.	Equipaggi.
406	36,131	7,800	410	36,318	7,384

N.° 3.° — *Importazioni ed Esportazioni.* — Le condizioni stesse della geografia fisica dell'Italia fanno sì che il commercio della Penisola deve farsi per la quasi totalità sulla via di mare; imperocchè, mentre soli 1,200 chilometri compongono l'arco che dal colle di Tenda al Quarnero divide l'Italia dal continente europeo, più di 3,326 chilometri, non contando le isole, rappresentano invece l'estensione delle sue costiere marittime. — Ciò posto, ed essendo Genova il principale porto dell'Italia, è evidente quanto grande esser debba il peso proporzionale che questo porto ha nel movimento generale dell'italiano commercio. Genova infatti, nel 1858 ebbe un giro di merci pel valore di 513 milioni, cifra rappresentante circa i due terzi del valore totale delle importazioni ed esportazioni dell'antico Regno, le quali sommavano in quell'anno stesso ad 880 milioni circa.

Quadro comparativo delle principali Importazioni operatesi in Genova durante l'esercizio 1862, *confrontate con quelle dello stesso periodo dei due anni antecedenti.*

MERCI IMPORTATE	Unità	QUANTITÀ 1862	1861	1860
Vini	Ett.	89,625	142,854	205,046
Acquavite	»	23,217	28,865	21,075
Olii d'oliva	Q.li	834	397	2,256
Olii diversi	»	26,497	32,728	31,837
Cacao	»	2,421	2,254	2,592
Caffè	»	41,276	36,089	27,256
Pepe	»	2,379	1,358	2,434
Zucchero	»	216,207	204,448	163,466
Prodotti chimici	»	45,786	45,164	55,001
Colori	»	4,867	2,837	2,402
Generi per tinta e per concia.	»	32,787	25,575	30,111
Cera da lavorare	»	2,676	2,318	1,495
Sapone	»	2,624	1,856	1,343
Semenze oleose	»	19,876	3,771	16,285
Formaggi	»	1,037	1,530	870
Merluzzo e Stoccofisso	»	68,915	49,231	43,217
Best.e cavallino e mulattino.	N.o	101	60	60
» bovino	»	—	—	10
» ovino.	»	72	17	21
Pelli crude	Q.li	46,423	32,351	29,270
Pelliccerie	»	112	100	178
Pelli in basana, acconciate e camosciate	»	1,156	2,125	890
Pelli diverse	»	279	786	1,540
Pelli lavorate	»	56	61	96
Canapa e lino	»	627	462	2,320
Filati di canapa e lino	»	6,213	9,767	12,126
Tele di canape e lino anche miste	»	1,077	1,814	1,679
Altre manifatture di canapa e di lino	»	1,997	223	130
Cotone in lana	»	29,764	107,816	149,764
Filati di cotone	»	7,261	10,688	5,834
Tessuti di cotone anche misti	»	8,213	10,220	8,110
Altre manifatture di cotone.	»	146	148	114
Lana	»	29,763	65,652	26,328
Filati di lana	»	479	271	490
Tessuti di lana anche misti.	»	1,977	2,511	2,426
Altre manifatture di lana	»	967	1,900	963
Sete grezze	»	669	792	1,055
Tessuti di seta anche misti	»	162	228	223
Altre manifatture di seta	»	19	20	16
Grano	Ett.	1,036,289	808,264	713,143
Granaglie	»	876,212	65,219	20,584
Farine	Q.li	389	416	5,686

MERCI IMPORTATE	Unità	QUANTITÀ		
		1862	1861	1860
Paste	Q.li	26	10	53
Carbone	»	—	—	2,246
Legna da fuoco	»	19,673	30,267	36,742
Legni da ebanisteria	»	1,706	1,939	1,780
Mobili di legno	»	107	136	101
Utensili e lavori div. di legno	»	76	88	91
Carta	»	873	807	559
Carta per tappezzeria	»	236	218	166
Libri legati e sciolti	»	772	368	495
Mercerie e chincaglierie	»	1,903	1,201	1,149
Moda (lavori di)	»	6	7	6
Macchine e meccaniche	Val.	3,271,760	1,482,698	983,583
Cenci d'ogni sorta	Q.li	12,713	19,701	5,360
Ghisa non lavorata	»	136,219	319,566	237,558
» lavorata	»	27,678	19,955	9,976
» in cuscinetti per strade ferrate	»	2,513	—	3,480
Minerale di ferro	»	17	3,476	—
Ferro di prima fabbricazione	»	166,317	145,724	141,516
» in rotaie per strade ferrate	»	6,700	—	9,783
» lavorato	»	32,218	25,657	36,539
Rame non lavorato	»	3,626	6,753	4,263
» lavorato	»	2,979	411	483
Piombo non lavorato	»	19,717	38,688	28,873
» lavorato	»	176	202	434
Zolfo	»	897	943	10,884
Carbon fossile	»	3,219,807	2,213,524	2,219,811
Vasellame di terra ecc.	»	4,769	5,931	4,353
» di porcellana	»	417	428	668
Vetri e cristalli	»	9,876	31,456	17,929
Vetrificazioni	»	7	21	20

Quadro comparativo delle principali Esportazioni operatesi in Genova durante l'esercizio 1862 *confrontate con quelle dello stesso periodo dei due anni antecedenti.*

MERCI ESPORTATE	Unità	QUANTITÀ		
		1862	1861	1860
Vini	Ett.	5,768	5,856	4,633
Olii d'oliva	Q.li	6,729	7,429	7,244
» volatili non nominati	»	16	—	—
Confetti e conserve con zucc.	»	989	572	1,168
Manna	»	616	—	—

MERCI ESPORTATE	Unità	QUANTITÀ		
		1862	1861	1860
Radica di regolizia	»	2	—	—
Scorze di limone, d'arancia e loro varietà	»	37	—	—
Prodotti chimici	»	6,183	3,753	5,363
Sale marino	»	9	2	—
Sapone	»	96	93	18
Soda	»	214	116	2,689
Frutti verdi	»	2,616	2,455	1,818
» oleosi-mand.e in scorza	»	36	—	—
» » » monde	»	816	—	—
Semenze diverse oleose	»	5,217	3,873	4,558
Formaggio	»	4,516	3,602	3,879
Pesci tonno	»	53	—	—
» altri	»	416	333	591
Bestiame caval. e mulattino	N.°	7	—	—
» bovino	»	82	—	—
Pelli crude	Q.li	2,326	1,289	1,337
Pelli in basana, acconciate e camosciate	»	68	13	7
Cordami di canapa	»	4,716	18,531	1,000
Tele di canapa	»	196	63	846
Filati di cotone	»	43	309	324
Stoffe di cotone	»	124	212	896
Seta grezza	»	213	235	269
» lavorata	»	31	50	76
» moresche (avanzi di)	»	226	137	370
» tessuti di	»	200	173	163
Grano	Ett.	66,210	63,205	54,283
Granaglie e maraschi	»	49,215	35,844	124,908
Riso e risone	Q.li	169,103	168,911	250,077
Paste di frumento	»	17,470	12,786	268,877
Carbone di legna	»	716	280	2,456
Legna da fuoco	»	6,287	3,354	1,107
Sughero non lavorato	»	287	237	15
Carta	»	18,237	16,626	22,275
Libri stampati	»	787	346	852
Cenci d'ogni sorta	»	4,965	401	1,886
Ossa di bestiame	»	29,976	2,175	7,576
Ferro (ghisa) in masse e rottami	»	2,126	1,736	653
Galena, ossia min.e di piombo	»	2,217	1,473	2,199
Zolfo	»	104	—	—
Vasellame di terra ordinaria	»	17,147	295	1,251

A rappresentare gli immensi progressi fatti dal commercio di Genova, crediamo opportuni i semplici rapporti seguenti:

Nel 1816 un tonnellaggio di 662,000 ton.; — nel 1861, uno di 1,985,710.

Nel 1815 una navigazione a vapore di 127,890 tonn.; — nel 1860, una di 761,984.

Nel 1849 43,923 passeggieri sui piroscafi; — nel 1860, 139,529

Nel 1848 un movimento commerciale del valore di 193 milioni di L.; — nel 1860 uno di 406 milioni.

Nel 1851 il prodotto annuo chilometrico della ferrovia da Genova a Torino era stato di 18,800 lire; — nel 1861 fu di 51,377 lire.

Se dopo ciò si pensi alla benefica influenza, che sulle sorti economiche di questa piazza debbono esercitare alcune grandi opere mondiali che si vanno ora appunto eseguendo, o che non tarderanno gran tempo ad intraprendersi, come il bosforo di Suez, il perforamento delle Alpi, e il taglio dell'Istmo di Panama, si riconoscerà tosto a quale immensa importanza sia essa predestinata.

Affrettiamoci però a dichiarare che nè gli splendidi risultamenti già ottenuti, nè le speranze dell'avvenire non debbono addormentare l'attività dei Genovesi. È tempo anzi per loro di star ben desti vigilando ai pericoli che li minacciano, e che non possono essere rimossi se non con una grande prontezza ed energia di operosità. A Marsiglia ed a Trieste, i due formidabili concorrenti nostri, altri minori stanno per aggiungersi quando Savona abbia compiuta la sua ferrovia verso Torino, quando Livorno siasi aperto un varco nell'Appennino verso la valle del Po, quando Venezia abbia potuto congiungersi col lago di Costanza.

3.° — *Portofranco, Magazzini, Loggia, Fari.* — Il portofranco di Genova è posto a dritta dell'entrata del porto, accanto al seno del Mandraccio. — I magazzini del portofranco, oltre al gravissimo inconveniente di non essere direttamente accessibili alle navi, sono insufficienti al bisogno, non potendo contenere che 30,000 tonnellate circa di merci. La necessità di creare nuovi e più acconci magazzini è adunque evidente. — Oltre al portofranco ed ai depositi fittizi sparsi per la città, sonvi i magazzini dei salumi, quelli dei tabacchi, e quelli dei vini e spiriti.

Il porto è munito di tre fari. Il primo è la celebre *Lanterna*, e consta di un eccellente apparecchio lenticolare di Fresnel ad apparizioni di luce ed ecclissi alternate ad ogni minuto. La sua luce è visibile alla distanza di 55 chilom. $^1/_2$. Il fuoco di questo faro è a 117,40 m. al di sopra del livello del mare, alla latit. di 44° 24′ 18″ lat. N., e 6° 34′ 0″ long. E. dal merid. di Parigi. — Gli altri due fari, assai più piccoli, stanno alle estremità dei due moli.

Genova possiede nella sua *Loggia* una delle più magnifiche ed eleganti borse di commercio conosciute.

4.° — *Spese d'imbarco e sbarco, mediazioni, commissioni, tare, usi locali* ecc. Forti, siccome abbiamo detto, sono le spese d'imbarco e sbarco, a motivo delle viziose condizioni del porto, non che dell'esistenza delle corporazioni privilegiate.

Le merci introdotte nel portofranco e depositate nei magazzini della Camera di commercio, o nei *comuni*, pagano un fitto fissato da speciale tariffa; questo fitto si riduce alla metà quando la merce è depositata nei corridoi o nelle scale dei magazzini. Il reddito medio di questi ultimi è calcolato a L. 20 il metro quadrato!

La professione di spedizioniere, di sensale, di agente di cambio è libera. Le compre e le vendite possono essere fatte direttamente: ma quando hanno luogo col ministero di un mediatore inscritto nella lista di coloro che adempirono le formalità necessarie per acquistarne la legale qualità, si gode il vantaggio di poterne fare prova giuridica, mercè le note che il mediatore estrae dal suo registro.

I diritti di mediazione sono: sulle telerie, sui cotoni filati, sui salumi e droghe, 1 % dal venditore e $^1/_2$ % dal compratore; per rum, 8 cent per gallone dal vend. e dal compr.; pel sommaco, a sacco, 16 cent. id.; sui grani 10 cent. id.; sugli altri articoli, in generale $^1/_2$ %; per noleggio di navi, 2 %; per assicurazioni, $^1/_8$ % sulla somma assicurata ed 1 % sul premio; per la cessione o l'acquisto d'una cambiale, $^1/_2$ a $^3/_4$ %.

I diritti di commissione sono: per merci, 2 %; per cambiali, $^1/_4$ a $^1/_2$ %; per assicurazioni, $^1/_4$ a $^1/_3$ %; per noleggi, avarie o ricuperi, 2 %; per transito di colli, trasbordamento e riesportazione da 1 a 5 franchi per collo.

Ecco la tavola delle *tare* approvate dalla Camera di Commercio.

Tabella delle Tare del vuoto oltre la corda e stanga per pesare.

DENOMINAZIONI DELLE MERCI	TARE
Acciari di Trieste	In casse tara reale.
» di Svezia	In casse o barili tara reale.
Acqua di Ragia	Tara reale, o ch. 34.3 peso netto.
Alici Salate	Senza tara per il barile.
Alizzari di Cipro	Tara 4 % per balla.
» di Smirne	» 2 % imballaggio in tela.
» »	» 3 % » in crine.
» di Barbaria	» 7 ch. »
Alume qualunque siasi	Tara reale.
Ambra	Da giudicarsi.
Anici	Involtura consid.ª per mercanzia.
» stellati	Tara reale.
Antimonio in barili	» reale, o ch. 34.3 peso netto.
Arancini in botti	» reale.
» in sacchi	Involtura consid.ª per mercanzia
Archifoglio in barili	Tara 4 %.
» in caratelli	» 13 ch. per caratello.
Arenghi	Senza tara vendendosi a barile
Argento vivo in flaschi	Tara reale, o ch. 34.3 peso netto.
Arsenico	» » »
Azzurro comune in barili	» » »
» fino	» » »
Baccalari in balle	La corda per mercanzia.
Borace	Tara reale, o ch. 34.3 peso netto.
Caccao Parà e Maragnone	» 1 % in sacchi di cotone o tela
» Caracca, Antille, Guayaq.il	» 1 $^1/_2$ % in sacchi di filo o cot
» in barili	» reale.

DENOMINAZIONE DELLE MERCI	TARE
Caffè in sacchi	Tara 1 %.
» in sporte	» $1\frac{1}{2}$ %.
» in fardi	» 6 % con orecchj, e senza 5 %.
» in mezzi fardi	» con orecc. 3 %, e senza $2\frac{1}{2}$ %.
» Borbone	» ch. 2 per coffa.
» in botti o barili	» reale.
Canape e Gargioli	L'involtura e corda per mercanzia, nei Gargioli si abbuona $\frac{1}{2}$ del peso della stoppa.
Cannella	Tara ch. 5.3 in ciurli doppia invoglia con corda.
»	Tara ch. 2.5 id. inv. semp. con corda.
Cannellina	» reale.
Canfora	I fogli da ragguagliarsi.
Cantaridi	Tara reale.
Capperi in barili	» »
Cassiafistola in botti	» »
Cenere di soda	L'involtura per mercanzia.
» di feccia	In fusti tara 10 %.
Cera	Tara 3 % invog. in crine, o tara R
China in casse	Tara reale.
» in ciurli	» ch. 7 per ciurlo.
Cinapro (o Vermillon minerale)	» reale.
Cocciniglia	» »
Coccole di Levante	Involtura per mercanzia.
Colla forte	Tara reale.
Colloquintida	» »
Cotone Pernambuco	
» Bahia	» 4 % senza legac., per le legac. tara reale.
» Maragnone	
» Parà	
» Minas-Novas	
» Lima	» 4 % Invog. tela o cot senza leg.
» S. Domingo	
» Guayra	
» Caracca	» 3 % » » »
» Porto Ricco	
» Avana	
» S. Marta	» 5 % » » »
» Makò	» 4 % per balla.
» Stati Uniti d'America	» 5 % c. 6 corde, senza corde 4 %.
» Souboujac	
» façon detto	» 5 % con invoglia in crine.
» Kircagas	
» Casabbà	
» Adena e Tarsus	» 5 % se inv. in crine, in tela 4 %.
» Salonico	» » » » »
» Malta	» 4 % per balla.
» Cipro	» 4 % imballaggio in tela.
» S. Gio. d'Acri	» » » »
» Aleppo	» 4 % imballaggio in tela.
» Surat	» 4 % con corda.

DENOMINAZIONE DELLE MERCI	TARE
Cotone Bengala	Tara 4 % con corda.
» in zurroni in cuoio. . .	Di qualunque parte, tara da conven.
Cotoni filati.	Tara reale.
Cremor di Tartaro.	» »
Curcuma	» » in bot., in sac. ett. 7 p. sac.
Essenze	» reale.
Fichi in cestini del Cilento . .	Chil. 1 per i piccoli, e 1 1/2 per i gran.
» in ceste di Calabria . . .	» 1.3 a ch. 1 1/2.
» in ceste di Spagna	Tara reale.
» in cassette	Senza tara.
» in scatole di Smirne, in barili ed in botti	Tara reale.
Formaggio d'Olanda	In casse, tara reale.
Galle di Levante	Tara reale in sacchi di crine.
» d'Istria, Abruzzo e Sicilia.	L'involtura per mercanzia.
Garofani.	Tara reale.
Gomme	» »
Grana d'Alchermes	» »
Incenso	» »
Indaco in casse e zurroni . . .	» »
Ipecaquana	» »
Lane lavate	» 3 % invoglia in tela.
» »	» 5 % » in crine.
» sucide.	» 2 % » in tela.
» »	» 3 % » in crine.
» »	In stuoia ch. 5 p. balla sucide, e lav.
» Buenos Ayres e Montevid.	Tara ch. 5 p. balla con cerchi in ferro, sucide e lavate.
Legni per tinte e per ebanisterie.	Senza tara.
Lino greggio	Di qualunque parte, della Russia proveniente dal Baltico, tara invoglia con legaccie interne, e corda all'esterno 5 %.
» » del Levante. . . .	Proveniente dall'Egitto tara invoglia con legaccie interne 9 %.
» filato.	Tara reale.
Macis.	» »
Mandorle in barili e botti . . .	Tara reale se in balle, l'invoglia per mercanzia.
Manne in casse.	Ragguagliasi la tara scritta moltipl° ch. 81.6 p. un cantaro di Sicilia.
Mellasso	Tara 11 % in botti.
Minio.	» reale.
Noci moscate	» »
Olio di Lino	» »
» di Vitriuolo.	» ch. 13 per damigiana
Oppio	» reale.
Orpimento.	» ch. 13. 3 per barile.
Passoline di Levante	In botti 10 %, terz. 12 %, q. 14 %
» di Lipari	Tara ch. 6 1/2 per barile.
Pece in barili di legno grosso.	» 16 %.
» » ordinarii	» 12 %.

DENOMINAZIONE DELLE MERCI	TARE
Pelo di Gambelo	Invoglia 4 % più 2 % per la camicia in tela, e 1 % se in cotone, con facoltà di pesare colla sola camicia.
Pepe in sacchi	Tara 1 ½ % per ogni sacco.
» garofanato	» ½ % per ogni sacco.
Pillatro	» ch. 10 per stuoja.
Potassa in botti	Da ch. 900 ed al di sopra 14 %
» in fusti ordinarii	Tara 10 %.
Rabarbaro	» reale.
Ragia d'America	» 12 %
Rame in foglio in casse	» reale.
Rosso d'Inghilterra	» barile 10 %.
Robbia di Francia, Olanda e Sic.ia	» segnata sul fusto.
Salacche di Spagna	» 13 % per fusto.
» d'Inghilterra	Senza tara vendendosi a botti.
Sale Ammoniaco	Tara reale.
Salnatrone	» ch. 6 per coffa.
Salnitro	» reale.
Salsapariglia	» » per l'involtura.
Scamonea	» »
Scavezzoni	» ch. 6. 5 per fardo.
Scorze d'Arancio in botti	» reale se in sacchi; l'involtura per mercanzia.
Sena in fardi	» 10 %, in stuoja ch. 9.8 p. balla.
Seta	» reale.
Sego in botti	» reale in pelli o zurroni; la pelle per mercanzia.
Sommacco	L'involtura per mercanzia.
Spiga Celtica	Tara 18 % in botti.
Spincervino	» ch. 2 a sacco, in fusti tara reale
Spugne	» reale.
Stagno	» 4 % per barile.
Stoccofisso in balle	La corda per mercanzia.
Storace in pani	Tara 1 % per la camicia.
» liquido	» reale.
Cenci di Lino	L'involtura per mercanzia.
Strutto di Maiale	In casse o fusti tara reale, la vessica per mercanzia.
Sugo di Liquirizia di Calabria	Tara reale, oppure moltiplicare la tara segnata sulla cassa per chilogr. 91. 8 uguale al cantaro di Napoli, più tara 2 % per le foglie.
» di Sicilia	Tara reale, oppure moltiplicare la tara segnata nella cassa per chilogr. 79. 5 pari al cantaro di Sicilia e più 2 % tara foglie.
Tabacchi in foglia	Tara 12 % in botti, in balle involtura di tela o di crine 2 %
Tamarindi in fusti	Tara 7 %, d. cerchiati in ferro 12 %
Tartaro	» reale.
Tè	» »
Terra Oriana Cayenne	In bar. 18 % tara, e più 1 % p. foglia

DENOMINAZIONE DELLE MERCI	TARE
Terra Oriana del Parà in sporti	1/2 ch. senza invoglia e 7 ettogr. con camicia.
» Rossa.	Tara reale.
Tonno sott'olio.	» 20 % per barile grande o picc.
Trementina	» reale.
Vainiglia.	» »
Verderame	Si vuotano le botti, e si accorda la tara di ch. 0,7 p. pane p. la vessica.
Vitriuolo di Cipro	Tara reale.
» d'Inghilterra	» 10 % barile.
» di Venezia.	» 8 % »
Zafferano	» reale.
Zaffroni in scaffassi	Ch 36.8, in b. grossa invoglia 6 %, invoglia fina 4 %, in sacchi da ch 70 a 100, 1 %.
Zenzero	Tara reale.
Zibibbo di Calabria	In cestini e del Cilento ch. 1 per i piccoli, e 1 1/2 per i grandi, in ceste di Calabria ch. 1. 3 piccoli, e 1 1/2 grandi.
» di Spagna.	Tara reale, in cassette senza tara, in scatole di Smirne in barili ed in botti tara reale.
Zolfo depurato	Tara reale.
Zucchero in casse del Rio . . .	Della lungh.a di metri 2 1/4 e al di sopra 20%.
» » » . . .	» » al di sotto 18%.
» » Pern.o Paraiba	» » al di sopra 18%.
» » » » .	» » al di sotto 17%.
» » Bahia, sue dipend.e Santos.	» » al di sopra 16%.
» » » » .	» » al di sotto 15%.
» feccioni	Di varie lungh.e tara da convenirsi.
» fecci	Avana, Matanza, Santiago e Trinità al di sopra di ch. 160, 15 %.
» in bariletti.	Di qualunque parte da ch. 100 fino a 250 tara 11 %, al di sotto di ch. 100 tara 14 %.
» in fusti	Da ch. 230 al di sopra tara 14 %.
» sporte di Batavia . .	Con tre invoglie una di filo o cotone, e 2 d'erba, tara 5 %.
» » di Siam. . . .	Se con un'invoglia di stoja 2 1/2 %, con 2 dette 4 %.
» » di Borbone e Maurizio.	Con un'invoglia stoja tara 4 1/2 %, con 2 dette 8 %.
» » di Manilla . .	Con 2 stoje e legaccie d'erba 3 %
» » di Giava . . .	Con ceste di giunchi foglie e leg. di giunco, tara ch 22 a 28 p. sporta
» in sacchi di tela di filo o di cotone delle Antille o del Brasile.	Tara 3 %.

5.° *Cambi* [1]. —	Piazze.	Termini.	Incerto.	Certo.
»	Amburgo	60 giorni.	L. 189. 50	100 marchi bau
»	Amsterdam	60 »	» 212. 25	100 fiorini corr.
»	Ancona	30 »	» 510 —	100 scudi.
»	Augusta	30 »	» 212. 75	100 fiorini Sud.
»	Barcellona	30 »	» 5. 27	1 piastra forte
»	Bologna	30 »	» 508 —	100 scudi.
»	Firenze	30 »	» 84. 50	100 lire Tosc.
»	Livorno	30 »	» 84. 25	100 lire Tosc.
»	Londra	vista.	» 25. 05	1 lira sterl.
»	Id.	90 giorni.	» 29. 90	1 lira sterl.
»	Messina	60 »	» 13 —	1 oncia.
»	Milano	30 »	» 245 —	100 fiorini.
»	Napoli	30 »	» 436 —	100 ducati.
»	Palermo	60 »	» 13. 50	1 oncia.
»	Parigi	30 »	» 99. 3/5	100 franchi.
»	Id.	90 »	» 99. 1/4	100 franchi.
»	Roma	30 »	» 507. 59	100 scudi.
»	Trieste	30 »	» 237. 50	100 fiorini.
»	Venezia	30 »	» 242. 50	100 »
»	Vienna	30 »	» 240 —	100 »

6.° — *Industria manifattrice.* Genova non è soltanto il massimo porto commerciale dell'Italia, ma è eziandio uno dei più importanti centri industriali della Penisola. — Ecco le arti principali esercitate nella città e nei ditorni:

Setificio. — La filatura impiega circa 7,900 operai, sparsi in 75 stabilimenti. — La tessitura adopera 1,900 telai e 3,800 lavoranti. I telai sono per la massima parte (circa 1,500) sparsi in campagna, nella riviera orientale, massime nei comuni di Zoagli, Rovereto, Semorile ecc., e sono specialmente impiegati nella tessitura dei velluti. — Il setificio è arte ligustica per eccellenza, essendo stata Genova uno dei primi paesi d'Occidente che la introducessero e la portassero a singolare perfezione e floridezza; dalla quale decadde però quando i forestieri, e segnatamente i Lionesi, impressero a tale industria inaudito svolgimento. Oggi si opera presso di noi un felice movimento di ritorno.

Cotonificio. — In questo importantissimo ramo i Genovesi occupano uno dei primi posti dell'industria italiana. Si contano nei loro opifici circa 95,000 fusi e 1,200 telai meccanici. Stimiamo opportuno riferire qui l'elenco dei precipui Stabilimenti:

[1] Nel dare i Cambi tra Genova e le principali piazze italiane abbiamo stimato bene ritenere le antiche monete di conto ancora in uso nei calcoli bancarii.

		Fusi.	Telai.
Manifattura	Castelli	N.° 36,000.	N.° 700.
»	Fratelli Sciaccaluga	» 8,000.	» 100.
»	Francesco Rolla	» 15,000.	» —
»	Fratelli Rolla	» 12,000.	» 300.
»	Eredi Deferrari	» 6,000.	» —
»	Eredi e Fratelli Rolla	» 7,090.	» —
»	Santo Marengo	» 2,000	» —
»	Fratelli Pedevilla	» 2,000.	» —
»	Eredi Parodi	» 1,500.	» —
»	Maria Gerard e C.	» 6,000.	» —

I prodotti sono filati di varia finezza, tele greggie od imbiancate (*domestics*, *shirtings* ecc.)

Particolare attenzione merita la tessitura di stoffe di cotone spigate ed operate, di *bordati*, che in Genova ha nome di arte dei *bombaciai*, per la singolare circostanza, che, meno due opifici nei quali sta concentrato un certo numero di telai e di braccianti (il maggiore è quello del Sig. Cavalleri a Rivarolo, e l'altro quello dei Fratelli Rossi in Bisagno) i telai ed i lavoranti sono sparsi a domicilio, massime pel contado, ed in gran parte sono donne e fanciulli; gli uomini poi che vi sono addetti alternano la tessitura con le occupazioni campestri. Ciò spiega la bassa man d'opera di cui si contentano quei poveri ed onesti lavoratori. Può calcolarsi rappresentato questo ramo d'industria dalle cifre seguenti:

	Telai.	Operai.
Genova e sobborghi	N.° 900.	N.° 1,800
Comuni della Provincia di Genova	» 4,750.	» 9,500
Altri Comuni di Liguria	» 2,500.	» 5,000
Totale	N.° 8,150.	N.° 16,390

Lanificio. — In quest'arte Genova e la Liguria cedono il primato al Piemonte e ad altre fra le italiane provincie. — Il comune di Voltri però va giustamente contrassegnato per due grandi e progredienti opifici, dei Sigg. De-Albertis e Bafico. — Oltre alla fabbrica dei panni di vario genere, degli scialli, dei *tartans*, merita attenzione la fabbrica De-Albertis per la filatura della lana, per maglie ecc.; la quale richiese grandioso impianto meccanico, e di cui non esiste finora in Italia altro centro tranne questo e la fabbrica dei Sigg. Antongina in Valsesia. — Fu sempre in fiore nella Liguria la fabbrica dei panni comuni, destinati all'uso del popolo o delle comunità religiose (perciò detti appunto *frateschi*), e quella di coperte da letto, notevoli pel buon prezzo e la lunga durata.

Linificio. — Affatto secondaria è l'importanza di questa industria in Genova. — Delle tele di Chiavari abbiamo parlato sotto quest'ultimo articolo. — In Genova, a Sestri, Oneglia, Savona e in tutti i cantieri

da costruzione del litorale, ma sopratutto a Sampierdarena, fabbricansi in copia cordami di canape, dei quali si esportano circa 200,000 chilog. per l'America, oltre a 30,000 chilogr. per vari altri paesi esteri. Il valore di questa produzione può calcolarsi vicino ad 1,500,000 L. all'anno.

Maglie, ricami, pizzi ecc. — Si contano otto fabbriche di tessuti a maglia di qualche importanza, ed una ventina di altre minori. Impiegano circa 110,000 chilogr. di materia prima, metà cotone e metà lana, poco essendo il lavoro in seta e fioretto. Questi 110,000 chilogr. si dividono nei seguenti prodotti:

Di Lana . .	12,000	dozzine di	corpetti, mutande, gonne e camiciuole
»	6,000	»	berette.
»	4,000	»	guanti.
»	6,000	»	calze e mezze calze:
Di Cotone. .	6,000	»	corpetti, mutande, gonne e camiciuole.
»	20,000	»	berette.
»	6,000	»	guanti.
»	10,000	»	calse e mezze calze.

Fiorente è in Liguria l'industria dei pizzi, che da remotissimo tempo si esercita dalle donne di Rapallo, Santa-Margherita, Zoagli, Portofino, Recco, Camogli e Ruta. Fuvvi un tempo in cui il consumo di Italia, Spagna ed altri paesi, alimentava il lavoro di 20,000 delle nostre donne. Ma la moda fece prevalere i pizzi francesi, fiamminghi, svizzeri ed inglesi. Nel mandamento di Rapallo 8,000 almeno sono le lavoratrici di pizzi. Fra Sampierdarena, Genova e paesi adiacenti, contansi circa 1,200 ricamatrici abilissime.

La fabbrica dei fiori finti occupa in Genova 200 lavoratrici, e notevolissimo è in questo genere il grandioso stabilimento delle *Fieschine*.

Pelli. — Il numero delle concerie liguri in attività oscilla da 60 ad 80; e quello degli operai da 500 ad 800. — Preparansi inoltre pelli di capretto e d'agnello, che si esportano per le francesi fabbriche di guanti.

Carta. — Nel territorio di Voltri e nelle adiacenze trovansi circa 104 tini per la fabbrica di carta a mano, che consumano annualmente chilog. 2,080,000 di cenci e producono balle 36,000 di carta, di un valore di 1,638,000 fr. Operai 1560. Pressochè tutta questa carta fatta a mano si esporta per l'America Spagnuola, pel Levante, la Spagna, il Portogallo ecc., dove è adoperata nel formare *sigaretti* da fumare. — Importante è pure la fabbrica della carta straccia in ben 74 piccoli opifici, che producono annualmente chilogr. 1,100,000, esportandone per l'America annui chilogr. 600,000. — Notabilmente progressiva è eziandio la carta a macchina *continua*. Le tre grandi cartiere Piccardo (Voltri), Ghigliotti (Pegli) e Buscaglia (Voltri) consumano in complesso chilogr 1,010,000 di stracci, producendo chilogr 780,000 circa di carta. Una quarta eccellente cartiera è stata or ora impiantata in Voltri. I loro prodotti sono eccellenti, e perfetti i metodi messi in opera

Industrie chimiche ed alimentari. — Le fabbriche di saponi in Sampierdarena danno un annuo prodótto di oltre 17,000 quintali. — Tredici fabbriche di biacca o bianco di piombo in Genova esportano più di 1,000,000 di chilogrammi di questa sostanza. — Celebri sono i vermicellai di Genova, la cui fabbricazione impiega più di 450,000 quintali di granaglie nella città, e circa 120,000 quintali nella provincia. — Si desidererebbe vivamente l'introduzione di vasti opifici di sali, di acidi, di spiriti, insomma dei prodotti chimici più necessari all'industria.

Metalli, macchine ecc. — Le imperfettissime ferriere *alla catalana* non ressero in Liguria ai ribassi della tariffa doganale, che ridusse il dazio sui ferri esteri da L. 200 per tonnellata a L. 75 e poscia a L. 50. — Ma se decaddero le ferriere, presero immenso sviluppo gli stabilimenti metallurgici destinati alla fabbricazione, per rispetto alla quale industria Genova può oramai dirsi il primo centro di tutta Italia. Il più ampio di tali opifici è quello in Sampierdarena già diretto da Ansaldo, ora da Orlando; indi quello di Robertson, in continuo progresso; poi quello già Orlando alla Pila; poi quello di Westerman a Sestri, quello di Ballaydier in Sampierdarena ecc. — Tutti gli operai ed i maestri sono oramai nazionali, e questi stabilimenti sono vere scuole meccaniche che potranno servire di semenzaio alle fabbriche del resto d'Italia.

Grandissimo sviluppo ha preso tra noi l'industria dei mobili. In Genova stessa non impiega meno di 2,000 operai.

Orificeria e Coralli. — L'industria dei lavori in oro ed argento può veramente chiamarsi tradizionale in Genova, ove conta 260 fabbricanti ed un centinaio di negozianti. Il personale ch'essa impiega può classificarsi nel modo seguente:

Fabbricanti in lavori d'oro.	N.°	145
Id. in grosseria d'argento . .	»	52
Id. in filigrana id. . .	»	68
	N.°	265
Garzoni, commessi, lavoranti	»	1,500
Donne, ragazzi, incisori.	»	250
Totale. . . .	N.°	2,015

La lavorazione dei coralli, antichissima in Genova, si esercita sopra una materia prima dell'annuo valore di L. 1,600,000, alle quali le spese di manifattura aggiungono circa un valore di 360,000 L. Questa industria si esercita in 27 piccole fabbriche, dove si occupano più di 300 operai, donne per la più parte.

7.° *Stabilimenti di credito, Scuole Tecniche.* ecc. — Il commercio e l'industria genovese ricevono incremento dall'esistenza di vari grandi instituti di credito. La *Banca Nazionale*, che ora esercita una vivificante azione in pressochè tutta la penisola, ebbe nel 1844 origine in Genova, dove conserva una delle precipue sue sedi. — La *Cassa di Sconto* e la *Cassa Generale* sono due eccellenti stabilimenti di sconto e di deposito —

La benemerita Camera di Commercio fondava fin dal 1847 le *Scuole Tecniche serali*, destinate all'istruzione del ceto commerciale, industriale e marittimo, e le quali contengono oggi cattedre di *Economia politico-Industriale*, di *Chimica industriale*, di *Chimica commerciale*, di *Meccanica industriale*, di *Geometria industriale*, di *Fisica industriale*, di *Disegno industriale*, di *Matematiche elementari per la gente di mare*, di *Costruzione navale*, di *Nautica* ecc., il tutto corredato da ottimi laboratorii, musei, gabinetti, biblioteca ecc.

8.° *Pesi*, *Misure e Monete*. — Il sistema decimale non è soltanto consacrato dalla legge, ma è entrato oramai eziandio nei costumi e nelle abitudini. Siccome però talora occorre di fare il ragguaglio fra antiche e nuove unità, porgeremo qui i principali rapporti. — *Lineari*: *canella* di 15 palmi = 2,977 m.; *canna* di 10 palmi = 2,481 m.; *canna* di 9 palmi = 2,233 m.; *palmo* di 12 *once*, 12 *linee* = 0,248. — *Di capacità*, per gli Aridi: *mina* = ettol. 1,16 lit. 560; *staro* = 29,140 lit.; *gombetta* = 1,214 lit. — pei liquidi: vino: *mezzaruola* = ettol. 1,59 lit.; *barile* = 79,500 lit.; *terzarolo* = 53 lit.; *amola* = 0,883 lit. — olio *barile* = 65,480 lit.; *ottavo* = 8,185 lit.; *quarterone* = 0,512 lit; *misuretta* = 0,085 lit. — Pesi. Peso grosso: *cantaro* = 47,6496 chilogr.; *rotolo* = 0,4765 chilogr.; *rubbo* = 7,9416 chilogr.; *libbra* = 0,3177 chilogr.; *oncia* = 0,0265 chilogr. — Peso sottile: *rubbo* = 7,9187 chilogr.; *libbra* = 0,3167 chilogr.; *oncia* = 0,0264 chilogr.; *denaro* = 0,0011 chilogr.

Rispetto alle monete, abbiamo nella prima parte di quest'opera esposto le basi del sistema oggi in vigore tra noi. Accenneremo soltanto come, oltre alle monete decimali e legali ivi indicate, siano ancora circolanti in Genova le vecchie monete di rame ed argento od eroso misto, dette *mutte* (da 40 cent.) e *mezze mutte* (da 20 cent.)

GEORGETOWN. — Fattoria inglese, nella baia di Clarenza, nell'isola dell'Ascensione, una delle sporadi dell'Atlantico, a 7° 55′ 56″ lat. S. e 16° 44′ 14″ long. E. — È stazione frequentata dai bastimenti che incrociano sulla costa d'Africa, e che vanno in quell'isola a provvedersi d'eccellente acqua, di carni fresche e salate, di tartarughe, onde il vicino mare abbonda ecc.

GERA. — Città tedesca, in Turingia, sull'Elster. — Notabile per la fabbricazione dei panni, per le concerie e birrerie.

GIAFFA. — Antica Joppe, a 53 chilometri N. O. di Gerusalemme, sopra una striscia di terra che si protende nel Mediterraneo, a 32° 3′ 25″ lat. N., e 32° 25′ 55″ long. E. — Celeberrima a' tempi dell'antico regno Ebreo, non che a quelli delle Crociate, fu distrutta da un terremoto nel 1837; poscia riedificata, e conta circa 9,000 ab. — Il territorio è detto il *giardino della Siria*, e fa un attivo traffico di frutta e legumi. Fornisce anche in copia olio d'oliva, grana di sesamo, cotone e granaglie. Caffè, soda ed altri prodotti d'Arabia vengono pure a quella piazza. — Il principale movimento del porto ha luogo nei mesi d'inverno. — Consiste annualmente di circa 500 navi di varie bandiere, specialmente greche, italiane, turche e francesi.

GIANINA. — Città della Turchia europea, prov. d'Albania, cap. dell'Epiro, a 39° 47' lat. N., e 21° 4' long. E. — 20,000 ab. — La provincia fornisce al commercio di Gianina cereali, lane, oli d'oliva, valonea, tabacchi, cocciniglia, bestiami, agrumi. Eccellente è sovratutto ed abbondantissimo il grano turco.

GIAPPONE. — *Nipon* o *Nifon* in lingua indigena, *Japan* in inglese, impero d'Asia, tra i paralleli 30 e 45 N. ed i gradi 125° e 127° long. E., composto di quattro grandi isole: *Yeso*, *Nifon*, *Xicoco* o *Sikokf*, e *Ximo* o *Kiusiu*, e di un gran numero di più piccole isole; cap. *Yeddo*. Altre città principali *Miyako*, *Mara*, *Osaka*, *Nangasaki*, *Matsmai*. — Suolo poco fertile, ma in generale ben coltivato: produce molto riso, granaglie, legumi, spezierie. — Copiose miniere d'oro, d'argento, di ferro e sovratutto di rame. — Popolazione infida, vendicativa, audace, robusta, perseverante. — Industria assai progredita: dà stoffe di cotone e di seta, lavori di ferro, di rame, di legno, di porcellana rinomatissimi. — Sotto i nomi delle citate principali città daremo più particolareggiate notizie economiche e commerciali su questa contrada, ove la civiltà europea, da secoli esclusa, comincia ad aprirsi una strada.

GIBILTERRA. — Fortezza, città e porto sull'estremità della merid. penisola ispanica, sullo stretto omonimo che congiunge il Mediterraneo all'Oceano, a 36° 6' 30" lat. N., e 7° 39' 46" long. O. — Dal 1704 in poi essa appartiene all'Inghilterra. — Finchè fu in potere della Spagna, non ebbe commercio; ma durante tutto il secolo scorso e nei primi anni del nostro, Gibilterra godette di una immensa attività mercantile. Secondo la media degli anni di maggiore prosperità (1807-1815) essa riceveva ogni anno 160 milioni di franchi di merci greggie o manufatte, ed il valore delle sue esportazioni non era minore di 240 milioni. Ma dacchè nell'epoca nostra le agevolate comunicazioni e le meglio intese legislazioni doganali, hanno permesso al produttore ed al negoziante di andare direttamente al consumatore, dacchè, in altri termini, è cessata l'importanza delle piazze di deposito, il commercio di Gibilterra, come quello di Cadice e di tante altre città poste in pari condizioni, ha dovuto necessariamente diminuire.

Attualmente i precipui rami del traffico di quella piazza sono il deposito delle merci destinate alla Spagna, ed il commercio col Marocco. Il deposito delle merci destinate alla Spagna si fa in doppio modo: o in via di semplice consegna e transito, come avviene dei prodotti inglesi che portano i vapori i quali rilasciano in questa rada, per continuare poi il loro tragitto all'Italia ed al Levante; o in vero deposito, per conto dei commercianti locali, che fanno venire ferro, zucchero, caffè, tè, liquori ecc. per rispedirli poscia nell'interno della Penisola. — Ma di gran lunga più importante è il traffico col Marocco, che consiste nello esportare manifatture inglesi, ferro, zuccheri, caffè e liquori.

Da un eccellente lavoro del Sig. Sanminiatelli, nostro Console in Gibilterra, ricaviamo le tavole seguenti destinate a porgere le più importanti cognizioni sul movimento mercantile di quella piazza.

Stato dei bastimenti entrati di rilascio nella rada di Gibilterra durante l'anno 1861.

BANDIERA	NUMERO DEI BASTIMENTI		TOTALE dei BASTIMENTI	Tonnellate	OSSERVAZIONI
	a vela	a vapore			
Inglese	737	421	1.158	310,520	Nel presente stato sono compresi i bastimenti giunti in zavorra, e gli altri che approdano per ricevere ordini.
Francese	156	—	156	20,540	
Americana... Stati Uniti...	150	—	150	27,500	
Svedesi.....	129	—	129	19,550	
Olandese....	79	23	102	16,580	
Austriaca....	81	—	81	16,200	
Italiana	74	—	74	21,102	Dei bastimenti a vela latina, i quali per lo più sono Spagnuoli o Portoghesi, è impossibile di conoscere con esattezza le diverse bandiere.
Danese	46	—	46	4,140	
Russa	10	25	35	9,100	
Portoghese ..	25	—	25	1,250	
Spagnuola ...	12	—	12	1,200	
Diverse.....	50	—	50	11,500	
Vele latine..	159	—	159	2,075	
Totali..	1,688	469	2,157	471,558	

Prospetto generale delle importazioni ed esportazioni nell'anno 1861.

BASTIMENTI CHE FECERO OPERAZIONI DI COMMERCIO					
Entrati					
BANDIERA	a vela	a vapore	Tonnellate	Tonnellate effettive d'operazioni	VALORE
Inglese	264	195	100,740	55,740	15,934.000
Americana (Stati Uniti).	12	—	2,250	2,520	504,000
Francese............	52	70	37,780	11,280	732,000
Spagnuola...........	—	202	30,300	3,500	570,000
Olandese............	55	24	15,800	5,180	1,200,000
Danese	12	—	1,400	1,400	270,000
Svedese.............	30	—	4,500	4,500	450,000
Portoghese	24	—	1,440	1,440	288,000
Italiana.............	14	—	2,865	2,495	278.100
Russa...............	2	—	400	400	16,000
Diverse..............	51	—	10,200	10,200	610,000
Vele latine...........	693	—	16,525	9,500	570,000
Totali.	1.189	491	222,268	108,155	19,422.900

Usciti					
BANDIERA	a vela	a vapore	Tonnellate	Tonnellate effettive d'operazioni	VALORE
Inglese	48	120	43,900	15,900	1,548,000
Americana (Stati Uniti) .	3	—	630	630	126,000
Francese............	10	84	35,500	2,780	620,000
Spagnuola...........	1	202	30,500	12,220	4,500,000
Olandese............	12	10	4,440	1,740	104,400
Danese	1	—	115	115	11,000
Svedese.............	4	—	600	500	45,000
Portoghese	51	—	3,060	3,060	459,000
Italiana.............	3	—	537	346	68,500
Diverse.............	22	—	4,400	4,400	660,000
Vele latine...........	630	—	15,750	15,750	3,150,000
Totali....	785	416	139,432	55,441	11,291,000

N B.— Molti bastimenti, e particolarmente i vapori, facendo operazioni di commercio parziali, era necessario ordinare in colonna a parte il numero delle tonnellate effettive d'operazioni.

Circa la metà dei piroscafi inglesi entrati ed usciti appartengono alla linea esistente tra Gibilterra e Tangeri, nella quale sono impiegati quattro vapori di piccola portata.

Avvertasi inoltre che nelle importazioni non figurano vari carichi di lane e cereali provenienti dal Marocco, i quali talvolta si negoziano in Gibilterra mediante giro delle polizze di carico, o che sono sbarcati unicamente per transito.

GIJON. — Città Spagnuola, sull'Atlantico, a 53° 35′ 19″ lat. N. e 8° 5′ 4″ long. O. — 6,000 ab. — Ottimo porto, ma con angusta e cattiva entrata. — È il Newcastle della Spagna, mercè le esportazioni dei carboni fossili prodotti in gran copia (200,000 tonnellate annue) dalle vicine miniere.

GINEVRA. — Capitale dell'omonimo cantone della Svizzera Occidentale, sul lago Lemano. — 35,000 ab. — Nell'atto che fu sempre la sede di un grande movimento intellettuale e di progredita civiltà, Ginevra è centro importante d'industria. — L'orologeria vi occupa più di 6,000 persone. — Oltre al fornire di pezzi ed ordigni da orologio le fabbriche dei paesi vicini, calcolansi a 35,000 gli orologi finiti che Ginevra pone ogni anno sul mercato. — La gioielleria è, dopo l'orologeria, l'industria più rilevante di quella città, e v'impiega 1,200 persone. Arroge la fabbricazione di strumenti di meccanica, caloriferi, lime ecc. — Eccellenti sono gli stabilimenti di educazione e d'istruzione di Ginevra, ove molte fra le famiglie agiate delle più lontane parti d'Europa mandano i loro figli a ricevere un solido e positivo ammaestramento. — PESI E MISURE. Oltre ai tipi generalmente adottati per la SVIZZERA (V.),

sono ancora in uso alcune antiche unità ginevrine, e specialmente: per le lunghezze: *piede* = 0,32484 m.; *auna* = 1,1884 m.; *tesa* = 2,59872 m.— di capacità: (pei liquidi): *pot* = 1,1283 lit.; *quarteron* = 2,2566 lit.; *setier* = 54,1332 lit. — (pei grani): *quart* = 19,836 lit.; *coupe* = 79,345 lit.— *Pesi*: *quintal* = 55069,400 gr.; *livre* = 550,694 gr. — L'unità monetaria è, come in tutta la Svizzera, il franco, diviso in 100 *rappen*.

GIRGENTI. — Città di Sicilia, a 37° 20′ lat. N. e 11° 30′ long. E. — Il territorio fertilissimo produce in copia ogni più preziosa derrata. Si calcola a 2,750,000 ettolitri il prodotto delle farine, che danno luogo ad una forte esportazione, destinata, senza dubbio, a crescere per la benefica influenza della liberale legislazione doganale sottentrata ai vieti regolamenti borbonici. La provincia dà altresì in grande quantità orzo, fave, mandorle (di cui si esportano da 4 a 10,000 quintali metrici), sommacco, lana e sovratutto zolfo. L'esportazione di quest'ultimo prodotto nel 1857 fu di 900,411 cantara (745,000 quintali metrici), la più parte per Francia, Inghilterra e Stati Uniti. — Il porto o *Molo di Girgenti* è distante circa 6 miglia dalla città. Esso possiede 145 navi dedite al cabotaggio, con 2,205 tonnellate. Nel 1857 il movimento di quel porto pel solo zolfo, fu rappresentato da 374 navi.

GLARIS. — C. l. di omonimo cantone svizzero, sulla destra del Linth. — 4,000 ab. — Legata da ferrovie con Zurigo, Berna, Coira e col lago di Costanza. — Ha fabbriche di cotone e seta, indiane, mussoli, nastri, una filatura di cotone, tintorie. — Attivo commercio coll'Italia e con la Germania.

GLASGOVIA. — *Glasgow*, la più popolosa e commerciante città del Scozia, sul Clyde, nella contea di Lanark. — 450,000 anime. — Il Clyde è navigabile fino a quella grande città da bastimenti di forte portata. — Un canale (quello dei due mari) la mette in comunicazione con Falkirk e Edimborgo, dopo aver raggiunto la baia di Forth alquanto al di sopra di Stirling; un altro (quello di Montland) serve specialmente a portare a Glasgovia il carbon fossile; ed un terzo la unisce a Paisley. Una rete di ferrovie la congiunge a tutti gli altri centri del reame. Battelli a vapore la tengono unita con l'Irlanda, coll'Inghilterra propria, con Nuova-York ecc. — La prosperità di Glasgovia è recente, dacchè cioè la progredita industria cotoniera e quelle della canape, del lino e della lana, non che le arti metallurgiche vi stabilirono il loro precipuo centro scozzese. — Nel 1854 il cotonificio impiegava 1,683,000 fusi, filanti in media annua da 100 a 120,000 balle, ossia 45 milioni di libbre inglesi di cotone; più 23,600 *power looms* o telai mossi dal vapore, la cui lavorazione giornaliera era di 630,000 metri al giorno. Gli operai erano 36,325, de' quali 27,528 donne. La potenza motrice era di 71,005 cavalli-vapore, senza contare una forza idraulica di 2,842 cavalli. Arroge da 10 a 12,000 operai impiegati nelle manifatture di tessuti misti col telaio a mano (*hand-loom*). — Il numero degli alti forni pel ferro è di 131, producenti più di 860,000 tonnellate di ghisa all'anno. Dalle officine metallurgiche escono inoltre più di 120,000 tonnellate di ferro lavorato. —

Otto manifatture di porcellana e di maiolica, 12 fabbriche di bottiglie di vetro, parecchie di cristallo e di pipe ecc. impiegano in totale 3,323 operai, e danno un annuo prodotto del valore di 7,700,000 fr. — A ciò tutto s'aggiungano tintorie, fabbriche di prodotti chimici, fonderie di caratteri, corderie, concerie, saponerie, raffinerie di zucchero, distillerie d'acquavite, birrerie molto importanti, ed avrassi una idea dell'immensa attività industriale che regna in quella piazza. — Tutta questa mole di produzioni porge alimento ad un proporzionato commercio. Ecco alcune cifre dalle quali si vedrà quanto sia stato grande l'aumento del traffico e della navigazione di quel porto:

Anni.	Navi a vela.		Navi a vapore.	
	N.°	Tonnell.e	N.°	Tonnell.e
1828.	4,405.	214,315.	7,100.	481,946
1840.	5,337.	271,942.	11,149.	894,387
1850.	5,257.	391,033.	9,195.	873,159
1854.	6,322.	504,008.	11,880.	1,090,804

Vastissimi cantieri varano ogni anno un gran numero di bastimenti in ferro, specialmente a vapore. Ecco il numero ed il tonnellaggio di quelli costrutti negli anni seguenti:

1854.	129 navi con	tonn.	70,530
1855.	107 »	»	84,750
1856.	103 »	»	58,627
1857.	98 »	»	57,417
1858.	60 »	»	40,512

Non meno di dieci grandi banche hanno la loro sede in quella piazza.

GLOUCESTER. — C. l. di contea in Inghilterra, sulla sinistra del Severn. — 18,000 ab. — Fabbriche di spilli, di materiale da ferrovie e di oggetti di selleria. — Nel circostante territorio l'educazione del bestiame ha fatto progressi immensi. — Gloucester è uno dei centri principali per l'approvvigionamento annonario del Regno-Unito, specialmente per le granaglie provenienti dal Mar-Nero e dalla Francia. Nel 1858 ne ricevette 811,688 ettolitri. L'anno dei massimi arrivi fu il 1850, in cui i cereali introdotti ammontarono ad 1,814,000 ettolitri. Dopo quella delle granaglie, l'importazione dei legnami provenienti in ispecie da Danzica, Cronstadt ed Arcangelo, forma un importantissimo commercio di Gloucester.

GONAIVE (Le). — Nome della città più occidentale dell'isola d'Haïti. a 19° 27' lat. N. e 75° 8' long. O. — Traffica attivamente con Hâvre, Bordeaux e Nantes, ed ecco le quantità medie e le qualità dei prodotti che manda in media annualmente.

Mogano	1,124,147	piedi.
Campeccio.	1,278,887	chilogr.
Caffè.	1,050,149	»
Legno giallo	8,400	»
Guaiaco	6,250	»
Cotone	18,526	»

GOREA. — Piccola isola sulla costa occid. d'Africa, a 14° 4' lat. N. e 19° 46' 40" long. O. in una piccola baia formata dal Capo Verde. Appartiene alla Francia, ed è la sede d'un commercio assai attivo.

GOTHA. — Cap. del Ducato sassone omonimo, a 45 chilom. O. da Weimar, sulla ferrovia che da Lipsia corre a Francoforte-sul-Meno. — 16,000 ab. — Occupa una posizione centrale pel commercio di questa linea e per quello dell'interno della Turingia, mirando a Norimberga da una parte, ed a Brunswick dall'altra. — Fabbriche di porcellana, carte dipinte, tabacco, paste alimentari, pianoforti ed altri strumenti di musica, di chirurgia e di meccanica, pompe, ninnoli, mussoline, tele di cotone, panni ecc.

GOTHEMBORGO. — Città di Svezia, a 57° 42' 4" lat. N. e 9° 37' 30" long. E., presso all'entrata del Cattegat. — 25,000 ab — Dopo Stoccolma è la più importante città di quel reame. — Un singolare fenomeno di storia naturale, cioè l'allontanamento dei banchi periodici di aringhe da quelle sponde, dove un tempo affluivano copiosissime, ha grandemente scemato l'importanza della pesca, che faceva ricca e fiorente quella piazza. — Essa possiede però ancora un notabile movimento commerciale, consistente in esportazioni di legname da costruzione, di cereali, e di ferro, ed in importazioni di coloniali, carbon fossile, tabacco, cotone ecc. — Il numero di navi che entrano in quel porto varia da 1,200 a 1,500, con un tonnellaggio da 150,000 a 200,000 tonn. — Riunita recentemente mercè di una ferrovia alla capitale, Gothemborgo acquisterà senza dubbio una crescente importanza.

GRAETZ o GRATZ. — Cap. della prov. austriaca di Stiria, sul Muhr. — 65,000 ab. — Città industriale per manifatture di ferro, acciaio, cuoia, stoviglie. — Attivo commercio coll'Ungheria e con l'Illiria.

GRAN-BRETAGNA. — Propriamente non è che la più grande delle isole britanniche, che comprende l'Inghilterra propria e la Scozia; ma per estensione s'indica con questo nome il complesso dei possedimenti che compongono la monarchia inglese. In questo senso, oltre alle isole britanniche, vale a dire oltre alla Gran-Bretagna propriamente detta ed all'Irlanda, con le isole vicine (quali le isole di Wight, di Man, di Anglesey, le Ebridi, le Orcadi, le Shetland ecc.), il cui complesso forma il *Regno unito di Gran-Bretagna e d'Irlanda*, la Gran-Bretagna abbraccia:

1.° in Europa, l'isola di Heligoland, nel mare Germanico; le isolette Normande (Jersey e Guernsey) nella Manica; Malta e le Isole Ionie, nel Mediterraneo; Gibilterra, in Ispagna;

2.° in Asia, la massima parte dell'India Cisgangetica; i regni d'Assam, d'Arakan ed altri territori nella Trasgangetica; Hong-Kong nella Cina; l'isola di Ceylon; e la città di Aden nell'Arabia merid.;

3.° in Africa, una catena di fortezze e fattorie nella Guinea, nel Senegal, l'isola Maurizio, Sant'Elena, Ascensione, vari punti di Madagascar e sovratutto la Colonia del Capo di Buona-Speranza;

4.° in America, la Nuova-Bretagna comprendente il Canada, il Nuovo-Brunswick, la Nuova-Scozia, il Labrador, Terra-Nuova e la regione

dell'Ovest; molte terre ed isole Artiche, le piccole Antille e la Giamaica; la Guinea inglese; l'arcipelago Magellanico;

5.° in Oceania, la metà orientale dell'Australia, la Diemenia, la Nuova-Zelanda, l'arcipelago di Norfolk.

La popolazione di tutti questi possedimenti supera 180 milioni di abit. — Quella speciale del Regno-Unito era nel 1861 (ultimo censimento.)

Inghilterra e Galles	20,205,504
Scozia	3,061,251
Irlanda	5,764,543
Soldati e marinai all'estero . . .	275,900
Totale. . . .	29,307,198

Finanze. — Il conto finanziario dell'anno terminato col 31 dicembre 1861 si riassumeva come segue:

Entrate	L. st.	71,967,494
Spese.	»	72,578,632
Disavanzo.	L. st.	611,137

Il servizio del debito consolidato rappresentò L. st. 23,746,968. Quello dei buoni dello scacchiere, L. 303,180.

Banca. — La circolazione dei biglietti delle banche del Regno-Unito fu alle seguenti date:

		17 Nov. 1860.	9 Febb. 1861.	26 Nov. 1861.
Banca d'Inghilterra . . .	L. st.	21,203,959.	20,074,511.	19,935,400
Private Banks	»	3,501,808.	3,350,959.	3,035,809
Joint-stock-Banks	»	3,048,128.	2,940,855.	2,765,327
Banca di Scozia	»	4,574,077.	4,094,767.	4,052,388
Banca d'Irlanda	»	7,148,779.	6,918,944.	6,590,370
Totati. . .	L. st.	39,478,751.	37,378,936.	35,369,294

La Banca d'Inghilterra fu la prima Banca di circolazione che sorgesse in Europa, e venne fondata per iniziativa di Guglielmo Patterson, sotto Guglielmo III addì 27 luglio 1694. — La Banca d'Irlanda fu creata nel 1783. — Quella di Scozia, nel 1695. — Mirabile è l'ordinamento delle Banche Scozzesi, alla cui benefica azione quella industre contrada deve principalmente la sua mirabile prosperità.

Metalli preziosi. — L'Inghilterra è il massimo mercato mondiale dei metalli preziosi. — Dal 1850 al 1859 inclusive, il valore delle monete coniate e messe in circolazione, fu:

Oro.	L. st.	54,490,265	ossia fr.	1,362,256,625
Argento	»	3,372,815	»	84,320,575

Ossia, in totale, circa mille cinquecento milioni di franchi, dei quali la moneta d'oro rappresenta più dei $^{9}/_{10}$. — Si calcola che attualmente circolino in Inghilterra cento milioni di pezze d'oro (sovrane e mezze sovrane). Quanto all'argento, vi sono 2,320,027 corone; 37,516,343 mezze-corone; 10,000,000 di fiorini; 112,554,100 scellini; 76,132,578 sixpence;

30,142,034 fourpence; 7,572,437 threepence, totale: 266,237,525 pezze. Sonvi in circolazione cinquecento milioni di pence, mezzi-pence e farthings, del peso di sei mila tonnellate. — L'esportazione dei metalli preziosi dalla Gran-Bretagna, dal 1851 al 1860 inclusive, fu in oro di 8,108,179 sterl., ed in argento di 81,748,579 L. st.

Miniere. — Ecco la quantità ed i valori della produzione nel 1859:

Carbon fossile. .	71,979,765	tonnellate del valore di	17,994,941	L. sterl.
Rame.	15,780	» »	1,734,700	»
Ferro.	1,752,554	» »	11,138,712	»
Piombo.	63,233	» »	1,405,925	»
Stagno	6,497	» »	850,452	»
Argento	532,866 once	»	159,026	»

Il numero delle miniere di carbone era di 2,449 nel 1859. Fu di 2,654 nel 1860, fra le quali 1,943 in Inghilterra, 235 nel Galles, 405 in Scozia, 71 in Irlanda. — Il capitale investito in questa industria è di 14,600,000 lire sterl.; ed il personale impiegatovi, di oltre 500,000 individui.

Industria del ferro. — Gli alti-forni esistenti nella Gran-Bretagna al 1.° gennaio 1862 erano:

Distretti.	In attività.	Inerti.	Totale.
Wolverhampton e Billston . . .	75.	53.	128
Dudley.	33.	29.	62
Shropshire.	22.	10.	32
Foresta di Dean	3.	6.	9
North-Staffordshire.	23.	11.	34
Stockton e Darlington.	47.	40.	87
Newcastle-on-Tyne.	11.	11.	22
Lancashire e Cumberland. . . .	14.	16.	30
Yorkshire	25.	11.	36
Northamptonshire	3.	1.	4
Wiltshire	2.	4.	6
Derbyshire	22.	15.	37
Totali. . . .	280.	207.	487
Paese di Galles.	120.	96.	225
Scozia	124.	51.	175
Totale generale . . .	533.	354.	887

La produzione totale di ferro fuso nel 1861 fu di 3,972,280 tonnellate. Ed in essa furono impiegati 12 milioni di tonnellate di carbon fossile e 3 milioni di tonnellate di pietra da calce.

Industrie tessili. — Il numero delle manifatture che impiegano materie tessili fu nel 1860, di 6,378; il numero dei fusi, di 36,450,028; quello delle macchine da filare, 490,866; quello dei telai meccanici, 230,564. — Quelle fabbriche impiegano 375,294 cavalli-vapore e 29,330 cavalli idraulici. — Il numero degli operai è 775,534, dei quali 308,273 del sesso maschile, 23,868 fanciulli e 30,548 fanciulle, cui la legge obbliga i padroni a mandare a scuola a certe ore. — La crisi del cotone,

prodotta dalla malaugurata guerra americana cagiona le più gravi sofferenze in questa popolazione manifattrice, attenuate però ed alleviate da quel mirabile spirito di filantropia che anima le classi superiori in quel paese, e di cui citeremo questo solo esempio: che, cioè in un *meeting* tenuto in novembre 1862 a Manchester, per formare una sottoscrizione a favore degli operai senza lavoro, si ottennero, *seduta stante*, 70,000 lire sterline (1.750,000 fr.); Lord Derby dava in quel giorno 125,000 fr., parecchi altri signori 50,000 f.; un gran numero 25,000 fr.

Commercio e Navigazione. — Il valore totale delle importazioni nell'anno 1860, fu di L. st. 210,648,643; e quello delle esportazioni, di L. st. 135,842,817.

Il complessivo movimento marittimo, non compreso il cabotaggio, e non tenendo conto che dei bastimenti carichi, fu nell'anno medesimo di 82,864 navi, portanti 20,838,000 tonnellate. — Le entrate figurano in questo totale per 38,374 navi e 10,055,000 tonnellate; le uscite, per 44,490 navi e 10,783,000 tonnellate. — Ecco i paesi coi quali questa navigazione ha avuto luogo, non che la parte che ciascuno di essi vi ha preso:

Provenienze e destinazioni	Navi.	Tonnellate.
Stati-Uniti	3,725.	3,341,000
Francia	15,757.	2,063,000
Russia	5,999.	1,428,000
Città Anseatiche	4,045.	1,030,000
Olanda	5,304.	1,022,000
Prussia	5,744.	1,017,000
Svezia	3,715.	623,000
Spagna	3,174.	592,000
Danimarca	5,169.	553,000
Belgio	2,726.	460,000
Indie-Occidentali estere, Messico, America Centrale	1,251.	449,000
Norvegia	2,755.	426,000
Turchia, Provincie Danubiane	1,481.	408,000
Egitto	731.	345,000
Portogallo	1,751.	328,000
Brasile	836.	310,000
Perù, Chili	553.	262,000
Italia	1,660.	395,000
Austria	498.	162,000
Hanover	1,384.	169,000
Altri paesi d'Europa	1,417.	235,000
Altri paesi d'America, d'Africa, d'Asia	1,821.	641,000

Possedimenti Britannici.

Colonie dell'America del Nord . . .	3,121.	1,519,000
Indie Orientali (comprese Ceylon, Singapora e Maurizio)	2,007.	1,519,000
Australia	528.	431,000
Indie Occidentali.	1,062.	305,000
Altri possedimenti.	4,641.	953,000

Se ricerchiamo come questo movimento si riparta fra la marina nazionale e le marine estere, troviamo che la bandiera inglese copriva (entrata ed uscita) 43,817 navi portanti 12,120,000 tonnellate, e che 39,047 navi, portanti 8,718,000 tonnellate, avevano colori stranieri. Nella navigazione carica del 1860 la bandiera italiana fu rappresentata da 1,046 navi portanti 258,215 tonnellate.

Comprendendovi il cabotaggio e le navi in zavorra, il complesso del movimento marittimo nel 1860 fu di 423,517 navi, portanti 59,026,495 tonnellate; fra cui inglesi 367,086 bastimenti o 48,211,128 tonnellate; e forestieri 56,431 navi e 11,015,367 tonnellate.

Il materiale marittimo, al 31 dicembre 1860, componevasi di 25,663 navi a vele, portanti 4,204,380 tonnellate, e 2,000 vapori portanti 454,327 tonnellate, ossia in totale, 27,663 bastimenti di 4,658,707 tonnellate. I bastimenti matricolati nelle colonie britanniche erano, alla stessa data, 9,428 della portata di 836,784 tonnellate.

(*Per maggiori particolarità statistiche*, *V. gli articoli speciali delle Città commerciali ed industriali d'Inghilterra*, *e specialmente l'articolo* Londra.)

GRANVILLE. — Il settimo porto della Francia in ordine d'importanza, nel dipartimento della Manica, alle foci del Bosc, a 48° 50′ lat. N., e 3° 57′ long. O. — 14,000 ab. — Le grandi pesche e quella delle ostriche gli danno attivo alimento. — Importanti costruzioni navali. — Ottimo e vasto bacino galleggiante. — Grandi fabbriche di corde, di acquavite, di olio di fegato di merluzzo e di prodotti chimici.

GRASSE. — Città industriale di Francia, dipart. del Varo; importante per la fabbricazione degli oli, che conta oltre a 100 molini, e per l'arte delle profumerie, che esporta per più di 3 milioni di fr.

GRAVELINES. — Città e porto francese, del dipart. del Nord, alle Foci dell'Aa; fa commercio attivo coll'Inghilterra e col Belgio. Esercita in grande la pesca del merluzzo. — Ha vasti cantieri da costruzione.

GRAY. — Città francese e porto sulla Saonna, fiume sul quale si esercita una attiva navigazione. È centro dei depositi di prodotti del Mezzogiorno destinati al Settentrione della Francia, e viceversa. — L'industria metallurgica e la macinazione delle granaglie vi hanno assunto grande importanza.

GRECIA. — Reame dell'Europa meridionale, confinante a N. con la parte continentale della Turchia Europea; al N. E. ed all'E. coll'Arcipelago; a S. col Mediterraneo; all'O. coll'Ionio. — Stendesi da O. ad E.,

dal Golfo dell'Arta fino a quello di Volo, da 18° 20′ a 23° 20′ long E., e dal S. al N. da 36° 20′ fino a 40° lat. N. — Si divide in tre parti, cioè: Grecia propria o Ellade, Peloponeso o Morea, e Isole. — La Grecia continentale ha 520 chilom. di lunghezza e 200 di larghezza. — La superficie totale è di 49,167 chil. quadr. — Popolaz. 1,067,216 ab. — Cap. Atene.

Finanze. — Le spese nel 1861 furono di 24,967,467 dracme (la dracma = L. 0,895); le entrate circa 25 milioni.

Il Debito pubblico è di 110 milioni e mezzo.

Commercio. — Il complesso degli affari commerciali fu nel 1859:

Importazioni	Fr.	41,158,000
Esportazioni	»	21,745,000
Totale	Fr.	62,903,000

Le operazioni son divise come segue, per paesi:

		Importazioni.	Esportazioni.	Totali.
Inghilterra	Fr.	9,128,000.	10,135,000	19,263,000
Turchia	»	9,548,000.	3,576,000.	13,124,000
Francia	»	6,617,000.	2,522,000.	9,139,000
Austria	»	6,687,000.	2,392,000.	9,079,000
Russia	»	1,570,000.	396,000.	1,966,000
Isole Ionie	»	930,000.	1,133,000.	2,063,000
Bassa-Italia	»	973,000.	161,000.	1,134,000
Altri paesi	»	5,705,000.	1,430,000.	7,135,000
Totali	Fr.	41,158,000.	21,745,000.	62,903,000

I precipui oggetti di scambio furono:

1.° Importazioni.

Cereali { Grani 6,317,000 / Farine 115,000 }	6,432,000	Fr.
Tessuti di cotone	3,936,000	»
Pelli gregge	3,509,000	»
Zucchero	2,684,000	»
Legnami	2,046,000	»
Fili di cotone	1,796,000	»
Bestiami	1,243,000	»
Ferro greggio e lavorato (non compresa la chincaglieria)	1,186,000	»
Tessuti di lana (non compresi i panni e le maglie)	1,093,000	»
Salumi	1,093,000	»
Caffè	949,000	»
Panni	899,000	»
Zolfo	857,000	»
Riso	761,000	»
Maglie	728,000	»
Seterie	588,000	»

2.° Esportazioni.

Uve di Corinto	11,258,000 Fr.
Filugelli	1,666,000 »
Fichi e frutta	1,347,000 »
Bevande	949,000 »
Pelli conciate	807,000 »
Seta	632,000 »
Tabacco	599,000 »
Vallonea	573,000 »
Bestiame	569,000 »

Navigazione. — Non compreso il cabotaggio, ha dato luogo ad un movimento generale di 20,181 navi, portanti 1,825,990 tonn., ossia:

Entrata	10,410 Navi.	913,174 Tonn.
Uscita	9,671 »	912,816 »

La Turchia vi prese parte in totale per 958,120 tonnellate; le isole Ionie, per 228,356; la Francia, per 198,905; l'Inghilterra, per 179,238; l'Austria, per 111,730; l'Italia, per 49,720; l'Egitto, per 27,931.

Sopra 10,410 bastimenti entrati nei porti greci, 778 erano piroscafi d'una capacità collettiva di 355,887 tonnellate.

La marina mercantile greca componevasi, il 1.° gen.° 1860, di 3,984 navi, d'una portata totale di 274,280 tonn., e montate da 23,918 uomini d'equip.

Il commercio dell'Italia con la Grecia nel 1862 ammonta (secondo un rapporto del cav. Malavasi, Console in Atene, inserito nel *Bollettino Consolare* dell'Agosto 1862) a circa 3 milioni di franchi. Le esportazioni dalla Grecia per l'Italia sono: olio d'oliva, vallonee, vermiglione, tabacco, lane, vini, frutta secche, miele, sesamo, spugne, mignatte, pelli di agnello. — Le importaz. in Grecia dall'Italia sono: berretti rossi, cordame, canape, carta, cappelli di paglia, guanti, letti di ferro, mobilie, filo d'oro, stoviglie, abiti fatti, velluti, pettini, seterie, marmi, zolfo, riso, paste, carni salate, medicinali, tinture, cuoia, doghe da botti, biacca, coloniali.

I diritti che pagano i bastimenti d'ogni nazione (compresi i Greci) sono i seguenti:

		Porto lepta.	Tonn.
Bastimenti provenienti da paesi esteri.	1.° arrivando con carico e ripartendo con un altro	15 —	18 —
	2.° arrivando con carico e partendo vuoti o con carico parziale	10 —	13 —
	3.° arrivando con carico e partendo collo stesso, o vuoti partendo vuoti.	5 —	8 —
da porti greci.	1.° come sopra	7 ½	10 ½
	2.° id.	5 —	8 —
	3.° id.	2 ½	5 ½

N. B. — V. più sotto pel valore della lepta. — Al di sotto di 5 ½ tonn., sono liberi. Le navi che restano in porto meno di 8 giorni senza fare operazioni di commercio, non pagano diritto alcuno.

Pesi, Misure, Monete ecc. — Vige dopo il 1836 il sistema metrico francese, coi nomi seguenti: *Misure lineari*: *piki* = 1 metro; *palmo* = 1 decim.; *centimetron* o *pollice* = 1 centim.; *millimetron* o *linea* = 1 millim. — *Misure di capacità*: *litro*; *kotilos* = 1 decil.; *mystron* = 1 centil.; *kubuz* = 1 millil. — *Pesi*: *talento* = 150 chilogr.; *mina* = 1,500 gram.; *dracma* = 1 gram.; *obolo* = 1 decigr.; *grano* = 1 centigr. — *Tonnellate* = 1,500 chilogr.

Oltre a queste misure legali, sono in uso le antiche seguenti:

Misure di lunghezza: *pik endasch* = 0,648 metro; *pik* grande = 0,669 metro. — *Misure di capacità* (mat. secche): *kilo* = 33,160 litri. Il grano vendesi a pesi di 22 oche = 28,17 chilogr. Impiegasi anche lo *stajo* di Venezia o *Staro* di due bacili = 83,3172 litri; il *bacile* = 41,6586 litri. — Il vino e l'acquavite vendonsi a *barili* di Venezia = 64,3859 litri. Il *boccale* o *bozze* = 2,6861 litri. — *Pesi antichi*: *Oca* od *oka* o *stadera* = 1,280 chilogr.; *dracma* = 3,20 gram.; *pinaki* = 11,520 chilogr.; *cantaro* = 56,32 chilogr.; *peso grosso* o *libbra grossa* di Venezia (per le uve di Corinto) = 476,9987 gram.; *millar* = 476,99 chilog. — Pei fichi, contansi 1,000 canestri al millar, ossia 13 a 14 cantari.

Monete. *Di conto*: *Dracma* = L. 0,89516; *lepton* = L. 0,00895. — *Effettive*: d'oro *icossa dracma* = L. 17,9087; *tessaraconta dracma* = L. 35,8174 (al titolo di $^{900}/_{1000}$). — d'argento *penta dracma* = L. 4,4770; *dracma* = L. 0,8954; *emi dracma* = L. 0,4477; *tetarto dracma* = L. 0,2238 (al titolo di $^{900}/_{1000}$). — Trovansi ancora in circolazione delle *Fenici* coniate nel 1829 e smonetate di poi, ma accettate ancora nelle casse pubbliche in ragione di L. 0,8323 circa. La moneta più diffusa in Grecia è un disco di rame di 1 *lepton*, di 2, 5, e 10 *lepti*. — Le monete straniere che hanno corso sono: lo scudo francese ed italiano da L. 5, il tallero tedesco, le pezze da 20 kreutzer, le piastre di Spagna e del Messico.

Banca. — Fu stabilita il 1.° gennaio 1842, con un capitale di 5 milioni di dracme.

Usi commerciali. — Le uve di Corinto vendonsi a 4 mesi di credito, a millar, in piastre di Spagna. La senseria è d'ordinario di 2 %. Eguali sono i diritti di magazzinaggio. La Commissione è da 2 a 3 %.

GREENOCK. — Gran porto di Scozia, nella Contea di Renfrew, sulla sinistra del Clyde e presso le foci, a 55° 57′ lat. N., e 7° 1′ long. O. — 40,000 ab. — Patria di G. Watt, l'immortale creatore della macchina a vapore. — Calcolasi che in ordine d'importanza sia il nono dei porti della Gran-Bretagna. — Il suo annuo movimento nautico rappresenta in media fra entrata ed uscita, un migliaio di grossi bastimenti con oltre a 300,000 tonnellate. — Le esportazioni oltrepassano un valore di 12 milioni di L. — Da Greenock a Port-Glazon le rive del Clyde sono coperte di vasti cantieri da costruzione. — Greenock è ancora centro notevole di cotonificio e di raffinerie di zucchero.

GRENOBLE. — Città importante di Francia, capo l. del dipart dell'Isère. — 34,000 ab. — Prima della revoca dell'Editto di Nantes, sotto Luigi XIV, che ne fece fuggire i principali capitalisti ugonotti, ebbe

florida industria ed attivo commercio. — Oggidì riprese importanza come punto centrale di relazione con la Svizzera, la Savoia ed il Piemonte. — Celebri sono i guanti di Grenoble, la cui fabbricazione occupa un migliaio di uomini e da 7 ad 8 mila donne. Il valore annualmente prodotto da questa industria non calcolasi a meno di 10 milioni di fr. — A 38 chilom. da Grenoble, nel convento dei frati di San-Bruno, si fabbrica il celebre liquore detto della *Grande-Chartreuse*, da cui quel monastero ritrae annualmente oltre ad 1 milione di fr.

GRONINGA. — Città importante dei Paesi-Bassi, a 53° 13′ 12″ lat. N.; e 4° 14′ long. E. — Ne'dintorni trovansi ben 94 cantieri da costruzione, d'onde escono numerosi e grandi bastimenti. — Il commercio d'importazione consiste specialmente di materiali necessari alle costruzioni navali. — Vi si contano 45 seghe di legname, 4 delle quali a vapore, 51 fabbriche di corda, 9 fabbriche di ancore. — Le esportazioni sono principalmente fornite dalla floridissima agricoltura del territorio, e consistono in colza, orzo, avena, segala, fave, cicoria, burro, bestiame, formaggi. — V'ha una grande filatura di lino a vapore; fabbriche di biacca, tintorie ecc.

GUADALAXARA. — Città del Messico, a 21° 9′ 0″ lat. N., e 105° 22′ 30″ long. O., sulla sinistra del Rio Grande. — 68,000 ab. — Celebre per la fabbricazione di vasellami con una terra odorosa, e per quella della carta.

GUADALUPA. — Isola e colonia francese, nel mar delle Antille, tra 15° 59′ e 16° 40′ lat. N., e tra 63° 20′ e 64° 9′ long. O. — Produce lo zucchero (17,720,500 chilogr. nel 1852), ed il caffè (399,900 chilogr.), oltre al cotone, cacao, tabacco, garofano ecc.

GUALEGAYCHU. — Città e porto della Plata, sull'Uraguay; centro commerciale importante.

GUATEMALA. — Stato dell'America centrale, avente una superficie di 14,000 chilom., ed una popolazione di 900,000 abitanti, due terzi dei quali di razza indiana. — Conta tre città importanti: *Guatemala-la-Nueva*, capitale, che ha 40,000 ab.; *Antigua*, che ne ha 15,000, e ne'cui dintorni si produce la Cocciniglia in quantità di circa 7,000 *suroni* all'anno; *Amatitlan*, di 12,000 anime, che dà circa 5,000 *suroni* di questo stesso prodotto. I porti di *Ytapua*, sul Pacifico, e d'*Izabal*, sul Golfo di Honduras, sono quelli dove si compie il traffico straniero. — Il complesso delle operazioni commerciali nel 1859 portò su 143 navi, e 21,962 tonn. Il valore delle importazioni fu di 1,520,000 dollari. Le esport. furono di 1,766,960 dollari.

L'Inghilterra è la nazione che faccia col Guatemala i principali affari. La cocciniglia è il prodotto più importante del paese, e figura nelle esportazioni come segue:

Cocciniglia	*cascarilla* . . .	dollari	87,500
Id.	*grana*.	»	1,151,020
Id.	*granilla*	»	4,160
	Totale . . .	dollari	1,222,680

Gli altri generi sono: salsapariglia, vainiglia, caffè, chinina, cuoi.

GUAYAQUIL — Città dell'America Merid., e porto precipuo della Repubb. dell'Equatore, sul fiume omonimo, a 2° 11′ 21″ lat. S, e 82° 16′ 30″ long. O. — Il movimento del porto nell'anno 1859 fu:

Entrata . .	102 navi, portanti	12,396 tonn.
Uscita . . .	85 » »	11,012 »
Totali. .	187 navi.	23,408 tonn.

oltre a 35 piroscafi inglesi.

Il valore delle importazioni, e delle esportazioni riunite, che era pochi anni or sono, di 6,751,000 fr., calcolasi oggidì superiore a 20 milioni di fr. — Le principali merci importate sono: tessuti di cotone, di lino, di canape, di lana, di seta, mercerie, abiti fatti, chincaglierie, ferro, acciaio, stagno, porcellane e stoviglie, oggetti da costruzioni navali, olio, trementina, sapone, candele, cera, spezierie, farina, vini, liquori, birra, droghe, libri, carta, mobili. Le esportazioni consistono in cacao (per oltre la metà del valore totale), cappelli di paglia, chinina, vini, gomma elastica.

GUAYRA (LA). — Città maritt del Venezuela in America, a 10° 36′ 19″ lat. N., e 69° 27′ long. O. — Cattiva e mal difesa rada, per cui i bastimenti vanno ad ancorare a PUERTO-CABELLO (V.). — Vanno però a deporre il loro carico alla Guayra circa 180 navi all'anno portanti 30,000 tonn. I principali articoli pel ritorno sono: caffè, cacao, indaco, cuoia, salsapariglia. (V. CARACAS).

GUENITCHE, YENITCH o TONKÈ — Città di Russia, nella Tauride, presso il mar d'Azof. — Centro importante di commercio di sale e salumi.

GUIANA. — Vasta contrada dell'America merid.: oggi divisa in tre parti: 1.° *Guiana Francese*, tra 1° 30′ e 5° 50′ lat. N., e tra 53° 30′ e 27° long. O. (V. CAIENNA); 2.° *Guiana Inglese*, tra 3° 40′ e 7° 40′ lat. N., e tra 59° e 62° 15′ long. O., da cui si esporta zucchero, rum, caffè e legno ferro; 3.° *Guiana Olandese*, tra i fiumi Corantyn e Maroni, che dà circa gli stessi prodotti della precedente.

H

HABANA. (AVANA). — Cap. dell'isola di Cuba, a 23° 9′ 27″ lat. N., e 84° 43′ 8″ long. O. È la gemma più preziosa rimasta alla Spagna tra suoi possed.[1] coloniali; e, tranne gli Stati-Uniti, il porto principale dell'America.

L'isola di Cuba stendesi all'ingresso del golfo del Messico, tra 19° 48′ e 23° 11′ lat. N., e tra 76° 30′ e 86° 18′ long. O. La sua maggior lunghezza è di oltre a 1,000 chilom.; la sua larghezza varia da 42 a 170 chilom. — Vi si contano 1,442 *abitazioni* consacrate alla coltivazione dello zucchero; 1,618 a quella del caffè; 9,102 a quella del tabacco; 9,930 all'allevamento del bestiame. — La popolazione è di circa 1,500,000 ab. insufficienti a coltivare gli spazi immensi che restano nell'abbandono.

Il commercio della colonia fu negli anni:

	1857.		1858.	
Importazione	34,853,330	piastre [1]	49,063,026	piastre
Esportazione.	33,668,188	»	33,831,829	»
Totali . . .	68,521,526	piastre	72,895,655	piastre

Ecco l'analisi dei principali articoli che composero queste operazioni

1.° Importazioni.

	1857.		1858.	
Grani.	6,174,812	piastre.	6,721,855	piastre
Tessuti di lino . . .	3,172,325	»	3,397,120	»
» cotone. .	2,703,467	»	2,850,015	»
» seta . . .	897,227	»	891,680	»
» lana. . .	371,772	»	444,354	»
Bevande	2,889,346	»	3,606,216	»
Legnami.	2,581,834	»	2,538,391	»
Carni.	2,428,605	»	2,345,653	»

2.° Esportazioni.

Prodotti del paese.	31,780,552	piastre.	32,988,489	piastre
» esteri . . .	887,636	»	843,350	»

Il movimento dei più importanti prodotti della colonia esportati durante i due esercizi, si stabilisce come segue:

	1857.		1858.	
Zucchero.	25,211,424	piastre.	26,094,694	piastre
Sigari e sigaretti. .	774,049	»	1,588,769	»
Tabacco in foglie. .	1,393,596	»	1,244,330	»
Melassa	1,684,058	»	1,385,318	»
Rum	595,742	»	624,021	»

Sulle 26,094,694 piastre (più di 140 milioni di fr.), che raggiunsero gli invii di zucchero di Cuba nel 1858, gli Stati-Uniti hanno preso per 12,104,831 piastre; la Spagna, per 3,065,286; l'Inghilterra, per 7,006,365; la Francia, per 1,039,163. — Il complesso delle spedizioni fu di 367,132,000 chilogr.

La navigazione si è ripartita come segue (entrata ed uscita insieme).

	Bandiera Spagnuola.		Bandiera Estera.		Totale.	
	navi.	tonn.	navi.	tonn.	navi.	tonn.
1857 . . .	1,078.	187,380.	3,273.	636,979.	4,351.	824,359
1858 . . .	1,099.	216,145.	3,097.	716,779.	4,196.	932,924

La navigazione del porto di Avana nel 1859 fu in totale (entrata ed uscita) di 3,958 bastimenti, portanti 1,343,217 tonn. Sulle navi entrate, nel numero di 1,998 portanti 688,738 tonn., 902, con 382,343 tonn., appartenevano agli Stati-Uniti.

Misure. — lineari: *Vara di Cuba* = 0,8477 m. — di capacità pei grani: *fanega di Cuba* = 110,66 lit.; per liquidi: *cantara* o *arroba* = 105,61 lit. — Pei Pesi V. Madrid.

[1] La piastra = L. 5,40 cent.

La Moneta di conto è il *peso*, *piastra* o *dollaro* = L. 5,27; *real* = L. 0,66; *cuarto* = L. 0,165. — Circolano le antiche monete di Spagna.

I Cambi su *Londra*, a 60 giorni vista, sono sulla base di circa 444 dollari per 100 lire sterl. — su *Parigi*, a 60 giorni vista, dollaro per 5 fr. con 2 % sconto. — sulla *Spagna*, piastra per piastra, con premio da 3 a 7 %. — su *Amburgo*, 43 1/2 scellini banco per dollaro.

HAÏTI. — Isola d'America, da Cristof. Colombo chiamata *Hispaniola*, e dai Francesi e dagli Inglesi *San Domingo*, situata nel mar delle Antille, a S. E. di Cuba e ad E. della Giamaica, tra 16° 45′ e 20° lat. N., e 70° 4′ e 76° 53′ long. O. — Superficie 76,036 chilom. quadr. — Pop. 560,000 ab. — Dopo avere appartenuto alla Spagna e successivamente alla Francia, si rivendicò, in mezzo a torrenti di sangue ed alle più barbare atrocità, in indipendenza sul finire del secolo scorso.

Finanze. Entrate, 1,762,000 dollari; spese, 972,000 doll. — Debito verso la Francia, 60 milioni di fr.

Commercio. — Il valore totale degli scambi della repubblica haïtiana coll'estero fu nel 1859 di 48 milioni di fr., dei quali 23 nell'importaz. e 25 nell'esportaz. Si distribuirono così:

Provenienze e destinazioni.		Importazioni.	Esportazioni.	Totale.
Stati-Uniti d'America	fr.	12,720,000.	9,450,000.	22,170,000
Francia	»	3,391,000.	7,196,000.	10,587,000
Inghilterra e colonie	»	4,922,000.	5,315,000.	10,237,000
Città Anseatiche	»	1,123,000.	2,088,000.	3,211,000
Danimarca e colonie	»	383,000.	121,000.	504,000
Belgio	»	94,000.	382,000.	476,000
Altri paesi	»	395,000.	535,000.	930,000
Totali	fr.	23,028,000.	25,087,000.	48,115,000

Navigazione. — Il movimento dei sette porti dell'isola fu di 943 navi d'ogni bandiera, e di 166,829 tonnellate, di cui 478 navi e 83,963 tonn. all'entrata, e 465 navi ed 82,866 all'uscita.

HAKODADÈ. — Uno dei porti principali del Giappone, nell'isola d'Yéso, a 41° 49′ 22″ lat. N.; e 138° 27′ 36″ long. E. — Eccellente ancoraggio. — Per recenti trattati, i navigli europei vi sono ammessi, pagando un diritto di 5 maci giapponesi, ossia 1 fr. 70 cent. per tonnellata.

HALIFAX. — Città della contea d'York in Inghilterra. — 35,000 ab. — Centro importantissimo di lanificio, che vi conta 221 manifatture, con 136 macchine a vapore, d'una forza di 1,158 cavalli, e con 13,579 op. — Ogni sabato, fiera, nella quale le transazioni in lana ammontano in media al valore di 1,500,000 fr.

HALIFAX. — Cap. della Nuova-Scozia, nell'America Settentrionale, colonia inglese. — Vasta ed ottima baia. — Stazione dei piroscafi postali che fanno il servizio tra Liverpool e Boston. — Traffico attivissimo cogli Stati-Uniti, colle Antille, con le colonie inglesi e con la metropoli. — Gli articoli di esportaz. sono: pesce seccato e salato, merluzzo, aringhe, salmone, olio e bianco di balena, olio di foca, carni affumicate, pelliccerie, balene, carbon fossile.

HAMMERFEST. — La città più boreale del globo, in Norvegia, porto principale del Finmarck, situato nell'isola di Qualoë, a 70° 39′ 15″ lat. N., e 21° 25′ 19″ long E. — Il sole vi resta per due mesi sotto l'orizzonte. — Esportaz. di olio di fegato di merluzzo, di pelli di renna, di piume di eider, di pelli di volpe, e di rame. Importaz. di granaglie e farine, carbone, caffè, zucchero, tabacco, polvere da sparo. Il movimento generale degli scambi rappresenta da 10 a 12 milioni di fr. all'anno.

HANAU. — La principale città industriale dell'Assia elettorale, sulla destra del Meno, al confluente di questo fiume con la Kinzig. — 16,000 ab. — È il centro più importante dell'oreficeria in Germania. — Ha inoltre grandi fabbriche di panni, di seterie, velluti, tappeti, cappelli, cuoia, guanti, porcellana, tabacco, carta da tappezziere, carte da giuoco, pianoforti, strumenti di precisione ecc.

HAN-GTCHEU-FU. — C. l. della prov. cinese di Tche-Kiang. — popol. 1,200,000 ab. — Giace a 30° 20′ 20″ lat. N. e 117° 47′ 34″ long. E. — La fertilissima terra circostante dà in copia il cotone, l'albero da carta *(broussonetia papirifera)*, l'albero da sego *(stillingia sebifera)*, il bambu, il sandalo, la banana, l'arancio, la pesca, il cedro, il pino, la cannella, il gelso, la canfora, il tè, il riso, la canna da zucchero, il tabacco, l'indaco, il sorgo saccarifero ecc. — Floridissima vi è l'industria del setificio, che impiega più di 100,000 operai. Arroge il cotonificio, la fabbrica dei tappeti di lana, la scoltura dell'avorio, la produzione delle lacche, dei ventagli, ecc. ecc. — Immenso commercio terrestre e marittimo. — Pel trattato di Tien-Tsin, questa città è accessibile agli Europei.

HAN-KOW. — Città interna della Cina, a 970 chilom. da Sciangai, e limite estremo della zona accessibile agli Europei, sul fiume Yang-tsé-kiang, che è uno dei più grandi corsi d'acqua del globo, e che colà, a 1,000 chilom. dalla sua foce, ha ancora 6 chilom. di larghezza. — È una delle principali città di deposito dell'Impero.

HANOVER — Reame della confed. Germ., limitato a N. dal mar del Nord, dalla Danimarca, dal territorio di Amborgo e dal Mecklemborgo; ad E. dalla Prussia e dal Brunswick; al S. dall'Assia, dalla Prussia e dai principati di Lippe e di Waldeck; all'O. dall'Olanda. — Superficie, 38,456 chilom. quadr. — Popolaz. 1,843,976 ab.

Finanze. — Entrate, 19,588,322 talleri, spese 19,763,941 talleri. — Debito pubblico 46,344,836 tall.; interessi del debito nel 1862 2,072,713 tall.

Marina mercantile nel 1859. Capacità in lasti di commercio di 4,000 libbre.

DISTRETTI.	*Lunga corsa.*		*Cabotaggio.*		*Vapori.*	
	navi.	capac.	navi.	capac.	navi.	capac.
Luneborgo	23.	3,541.	166.	661.	6.	930
Stade	165.	11,347.	1,013.	11,898.	7.	251
Aurich	471.	21,604.	831.	6,471.	3.	183
Osnabruch	165.	11,305.	51.	324.	—	—
Totali . . .	824.	47,797.	2,061.	19,354.	16.	1,364

Industria. — Attivissima vi è l'industria del lino e delle tele, la cui esportazione fu, nel 1857, del valore di 2,443,000 talleri. — Gli altri generi sui quali si opera il commercio del paese, sono i grani, le grane oleose, i legnami, i prodotti del bestiame.

La capitale omonima, città di 60,000 ab., posta sul fiume Leine, tributaria del Weser, è il centro precipuo dell'industria liniera.

Misure. — di lunghezza: *fuss* = 0,29290 m.; *zoll* = 0,0243 m.; *elle* = 0,58419 m.; *faden* = 2,19071 m. — di capacità per materie secche: *last* = 29,90559 ett.; *malter* = 186,909930 lit.; *kimt* = 31,151655 lit.; *metze* o *spint* = 7,7879 lit.; *sechzehntel* = 1,9469 lit.; — pei liquidi: *fuder* = 934,550 lit.; *oxhoft* = 233,64 lit.; *ohm* = 155,7583 lit.; *anker* = 38,9396 lit.; *stubchen* = 3,89396 lit.; *kanne* = 1,94697 lit.; *quartien* = 0,97349 lit.

Pesi. — *Centner* = 50 chilogr.; *pfund* = 500 chilogr.; *schifflast* = 2000 chilogr.

Monete. — Oltre alla moneta legale dello Zollverein (V. questo vocabolo, e V. pure Berlino), ebbero fino al 1862 corso autorizzato, ed hanno ancora corso abusivo le seguenti:

Oro. — *Krone* = L. 34. 44; *pistola* o *wilhelm* = L. 20. 52.

Argento. — *Tallero d' unione* = L. 3. 703; *tallero corrente* = L. 3. 71; *fiorino* = L. 2. 59. — E i moltipli e sottomoltipli in proporzione.

Rame. — $^1/_{12}$ *di tallero* = L. 0. 308; *gutegroschen* = L. 0. 147. Circola ancora, ed è accettata al pari nelle casse pubbliche, una carta-monetata (biglietti da 1 a 5 talleri) emessa nel 1816.

Stabilimenti di credito ed altri. — La *Landes-creditanstalt* (Cassa di credito fondiario), fa anticipazioni ai proprietari ed ai comuni sovra ipoteca. — La *Banca di Hanover*, con capitale di 12 milioni di talleri, amministra il credito commerciale. — La *Società Industriale di Hanover* è uno stabilimento destinato a promuovere gli interessi economici del paese, e specialmente l'arte del lino. — Citeremo ancora l'*Associazione dei Raffinatori*, parecchie Compagnie di Assicurazione, una Borsa. — Nei primi di di giugno, fiera nella capitale, per le lane; in gennaio ed in agosto, altre pei panni e le cuoia; altre in marzo e luglio pel lino.

HAN-YANG-FU. — Città cinese, situata a 30° 34′ 38″ lat. N. e 111° 50′ 7″ long. E. Fu distrutta dai ribelli nel 1856, ma va rinascendo, e riprendendo la sua antica importanza nel traffico del tè, della canape e della carta.

HAN-YANG-TCHING. — Cap. del reame di Corea, situata a 37° 36′ lat. N. e 124° 48′ long. E. — Questo regno è tributario della Cina. — Paese fertile, che dà frumento, riso, sorgo; sono coltivate miniere d'oro, d'argento, ferro, piombo. L'industria fornisce ginseng, pelliccerie, carta, ventagli, tele, ecc.

HARBORGO. — Città e porto dell'Hanover, sulla sinistra dell'Elba. — Fabbriche di tabacco, cuoia ordinarie e verniciate, taffetà cerato, prodotti chimici e macchine. Cantieri da costruzione. Servizi di piroscafi coll'Inghilterra e con l'Olanda.

HARLEM. — Città di Olanda, a 52° 22′ 51″ lat. N. e 2° 18′ 7″ long. E. — 30,000 ab. — Molto prospera industria: grandi tipografie vi mantengono in onore le tradizioni di Koster Janhson, uno dei competitori di Gutemberg nell'invenzione di quest'arte; il setificio vi è pure in fiore. Tre vaste fabbriche di filati e tessuti di cotone; fabbriche di prodotti di gomma elastica, fabbriche di carrozze, di specchi, di sacchi e casse da imballaggio, di macchine, di prodotti chimici, di aceto, di sapone, ecc. — La produzione dei fiori (celebre nella storia finanziaria, per le note saturnali della *Tulipomania*) è ancora esercitata in grandi proporzioni in Harlem.

HAVRE. — Il precipuo emporio marittimo della Francia Settentrionale, alle foci e sulla destra della Senna a 49° 29′ lat. N. e 2° 13 long. O. — 70,000 ab. — La via fluviale e la strada ferrata lo collegano coll'interno della Francia e con Parigi, di cui è il porto, mentre le regolari linee di vaporiere lo mettono in comunicazione coi principali centri commerciali del globo. — L'entrata del porto è illuminata da due fari a fuoco fisso, la cui luce è visibile a 20 miglia di distanza, oltre ad un faro minore posto sulla esterna gettata, ad un fuoco di colore arancio sull'avamporto, ed al bel faro di Fatonville sulla sinistra della Senna. — La tavola seguente può dare un concetto dei progressi rapidissimi del traffico dell'Havre dall'anno 1825 al 1860.

ANNI.	TONNELL.° DELLE NAVI. Entrate.	Uscite.	ANNI.	TONNELL.° DELLE NAVI. Entrate.	Uscite.
1825.	157,906.	102,983	1843.	363,081.	230,373
1826.	211,465.	94,252	1844.	332,726.	223,870
1827.	186,770.	96,4 9	1845.	386,533.	229,495
1828.	193,593.	93,691	1846.	417,262.	242,321
1829.	247,976.	105,269	1847.	513,271.	339,213
1830.	208,889.	89,208	1848.	296,983.	219,668
1831.	154,692.	106,432	1849.	341,741.	255,785
1832.	218,520.	120,811	1850.	351,829.	260,420
1833.	207,624.	127,030	1851.	390,451.	314,130
1834.	237,964.	135,230	1852.	421,842.	340,815
1835.	258,480.	139,023	1853.	501,033.	350,415
1836.	288,985.	161,[illegible]13	1854.	531,283.	406,440
1837.	287,372.	186,685	1855.	635,266.	359,986
1838.	341,128.	191,339	1856.	738,735.	407,647
1839.	350,086.	223,403	1857.	735,309.	461,222
1840.	368,920.	127,538	1858.	722,607.	411,781
1841.	370,908.	213,773	1859.	667,247.	398,133
1842.	388,958.	214,972	1860.	747,249.	422,890

Verso la metà del secolo scorso, l'Havre riceveva da Newcastle da trenta a quaranta carichi di carbon fossile; nel 1858 ne ricevette 595 carichi!

Dagli Stati-Uniti importa una copia grandissima di cotone. Prima dell'attuale crisi, questa importazione raggiunse la cifra annuale di 521,000 balle.

Dal Brasile riceve il caffè, la cui importazione oltrepassò già 100,000 sacchi di 75 chilogr.

Da Haïti, l'importazione del caffè supera 138,000 sacchi di 55 chilogr.

Dalle Antille francesi e straniere, dalla Plata, dal mare del Sud, dal Messico, dalla Columbia, dalla Cina, dall'India, dalla Costa d'Africa, importa i prodotti di tutti quei paesi, esportando per essi i prodotti dell'industria parigina.

L'emigrazione per le due Americhe forma anch'essa un elemento importante dei noli delle navi partenti dall'Havre. Il numero degli emigranti fu:

nel 1855 . . . . di 28,220
» 1856 . . . . » 22,268
» 1857 . . . . » 34,223
» 1858 . . . . » 18,370

Quella città tende inoltre a divenire un importante centro industriale. Evvi una filanda di cotone, che impiega 14,500 fusi e 370 telai, mossi da due macchine a vapore, e 550 operai. — Parecchi belli stabilimenti metallurgici, la costruzione navale, la fabbricazione delle corde, varie grandi raffinerie di zucchero, una manifattura di tabacco, parecchie birrerie, la vetreria, fabbriche di prodotti chimici, imprimono grande attività alle braccia ed ai capitali.

Il *Dock* dell'Havre ha magazzini per 130,000 tonnellate di merci, e quando sia ultimato avrà un bacino di 550 metri di lunghezza sopra 80 di larghezza, occupando un'area di 234,000 metri. Questo stabilimento, dalla città ceduto ad una Compagnia, dà a quest'ultima larghi utili, e le permette di pagare annualmente al Municipio 175,000 fr., formanti il 30 % dei benefizi che la Società si è obbligata a corrispondere al comune.

L'Havre è la sede di una succursale della Banca di Francia che occupa, in ordine d'importanza, il quinto grado fra le succursali dell'Impero.

HERMANNSTADT. — Cap. della Transilvania, nell'imp. d'Austria, centro del commercio austriaco coi principati Danubiani. — 16,000 ab. — Fabbriche di candele, di zucchero di barbabietola, d'acido zolforoso, di carta e di panni.

HHAFUN. — Due ancoraggi della costa orientale d'Africa portano questo nome, presso il promontorio omonimo, a 10° 24′ lat. N. e 49° 3′ long. E. — L'apertura del bosforo di Suez darà loro una notevole importanza, specialmente pel traffico delle gomme, della mirra, dei datteri ecc.

HILDESHEIM. — Città dell'Hanover, ove si fabbricano buone telerie, orologi, macchine, tabacco.

HILO. — Il principale porto dell'isola Hawaï, una delle Sandwich. (V. Honolulu).

HOBART-TOWN. — Città precipua della Tasmania, fondata nel 1804 sulla riva occident. del fiume Derwent.

L'isola di Tasmania o di Van Diemen, separata per mezzo dello stretto di Bass dal litorale merid. dell'Australia, è finora poco popolata, ha un suolo generalmente fertile, e produce specialmente lane, granaglie e legnami. Nelle mani della razza inglese, che la possiede dopo il 1803, essa va facendo continui progressi economici e civili. — I principali articoli d'importaz. sono: tè, caffè, zucchero, vino, spiriti, birra, tabacco, vesti, tessuti ecc. — Le monete, i pesi e le misure son quelli di LONDRA (V.).

HODEIDA. — Porto dell'Yemen, nell'Arabia sul lido del Mar Rosso, a 14° 52′ lat. N., e 48° 8′ long. E. Ereditò da Moka il primato per la esportazione del caffè, che ammonta ad oltre 5 milioni di fr. all'anno. Arroge un'esportazione di 1 milione di fr. in cuoia, avorio, manteca, madreperla, mirra e gomma L'importaz. si compone di cotone, tessuti di seta, di lana, di cotone, riso, zucchero.

HOI-AN, FAI-FO o CUA-DAI. — Città dell'impero di An-nam, a 105° 55′ long. E. e 15° 57′ lat. N., a 25 chilom. dal mare. — Esportaz. di zucchero, riso, legname, denti d'elefante, ossa, pelli, lacca.

HONDA. — Città della Nuova-Granata, sulla riva sinistra del fiume Magdalena. — Nonostante che bisognose e suscettibili ancora d'immensi progressi, l'agricoltura, le miniere e l'industria di quel paese, già producono per l'esportazione ed il consumo interno i valori seguenti centralizzati nelle città di Honda, di Ambalena e di Neiva:

Tabacco, 7,000,000 chilogr., a L. 2.50	L.	17,500,000
Cacao, 35,000 colli di 62 ½ chilogr., a L. 200.	»	7,000,000
Cappelli di paglia, 15,000 dozzine, a L. 120 .	»	1,800,000
Polvere d'oro, 446 chilogr. a L. 2,800	»	1,250,000
Totale	L.	27,550,000

HONFLEUR. — Porto di Francia, alla foce della Senna, a 49° 25′ lat. N e 2° 6′ long. O. — Dedito specialmente al cabotaggio ed al traffico col Nord — Ottimi cantieri da costruzione.

HONOLULU. — Capitale delle Sandwich, la più importante città di quell'arcipelago, situata nell'isola Oahu, una delle otto isole abitate onde quel gruppo si compone. — L'arcipelago delle Sandwich, interposto nel Pacifico alla costa orientale dell'antico continente, ed alla occidentale del nuovo, tra 18° 55′ e 22° 20′ lat. N., e 157° 15′ e 162° 35′ long. O., è destinato ad acquistare una grandissima importanza nel commercio mondiale. — Daremo qui alcune notizie sul movimento del porto di Honolulu nel triennio 1857-59.

Nel 1857 questo movimento (entrata ed uscita) contò 419 bastimenti, di 147,721 tonnellate. — Vi si comprendevano 135 balenieri, dei quali 124 americani, 6 francesi, 3 delle isole Sandwich, 1 di Brema ed 1 dell'Oldemborgo.

Nel 1858 vi fu notabile aumento: 597 bastimenti entrati ed usciti, con 234,380 tonnellate. — I balenieri vi figurano in numero di 379 navi

e di 141,851 tonnellate. — L'Inghilterra e le sue colonie, per 32 navi e 14,154 tonn.; la Francia, per 11 navi e 4,369 tonnellate.

Nel 1859 il movimento fu:

Entrata.	267 navi.	110,532 tonn.
Uscita	267 »	111,518 »
Totali . . .	534 navi.	222,050 tonn.

I balenieri vi figurano per 289 navi e 107,706 tonn. — Gli Stati-Uniti, per 176 bast. e 87,261 tonn.; l'Inghilterra, per 35 bast. e 15,896 tonn.; la Francia, per 7 bast. e 2,634 tonn. Sopra le navi americane, 36 venivano da S. Francisco, che ha una linea regolare di piroscafi per le Sandwich.

La principale industria del paese è l'educazione di magnifici bestiami, che forniscono le vettovaglie ai balenieri. — Il suolo produce il *taro* (*arum esculentum*), la patata dolce, la canna da zucchero, l'albero da pane, la banana, il legno di *kukui*, d'*oia* e di *koa*. — Le importazioni consistono in vini, tessuti di cotone, lana e seta, mobiglie, pianoforti, profumerie. — Il traffico italiano potrebbe, ci sembra, aprirvisi un vasto e ricco mercato.

HORTA. — Cap. dell'isola portoghese di Fayal, una delle Azorre, a 38° 31′ lat. N., e 30° 58′ long. O. — Le navi vi trovano abbondanti ed eccellenti provviste; esportaz. di vino, grani ed aranci.

HOUSTON. — Città degli Stati-Uniti, sul Bayu-Buffalo, piccolo affluente della baia di Galveston, a 29° 45′ lat. N.; e 95° 30′ long. O., nel Texas, uno dei punti più trafficanti di questo Stato.

HUÉ-FU. — Cap. dell'impero di An-nam, dagli indigeni chiamata anche *Fu-tchuen*, o *Fu-Tua-tien*, e dai cinesi *Kien-tcheu-fu*, a 16° 29 lat. N. e 105° 2′ long. E. — Essa presenta poca importanza finora al traffico ed all'industria. — L'impero di An-nam si divide in più Stati, cioè nel Tonchino, nel Dang-Trong o Coccincina, nel Tsiampa, nel Can-cao, in una parte del Camboge, e nel Laos, sulla maggior porzione dei quali l'imperatore non esercita che una nominale sovranità — Popolaz. 25 milioni. — Il litorale presenta una sessantina di porti, i migliori dei quali sono: Daï-binh e Lac, nel Tonchino; Dong-hoi, nell'alta Coccincina; Han o Turana, Hoi-han o Fai-fo, Gia, Cam-ranch, Tan-quam, nella Coccincina centrale; Gio e Can-vot, nella bassa Coccincina — Una magnifica rete fluviale rende accessibili le parti tutte dell'impero. — Miniere di ferro, rame, piombo, stagno, zinco; immense foreste di bambu, pino, quercia, teck, cedro, cipresso, ebano, sandalo, sapan, legno-ferro, calambac ecc.; piantazioni di arachide, pepe, riso, grano-turco, canna da zucchero, tabacco, indaco, cartamo, cotone, gelso, urtica nivea, corcoro, angia sinense, legumi, frutta, li-tchi, cocco, igname, patate ecc.; formano le naturali ricchezze di quel paese, non ancora abbastanza conosciuto ed usufruttato. — Gli Inglesi e più recentemente la Francia e la Spagna hanno cominciato a stabilirvisi.

— L'An-nam riceve oppio, tessuti di cotone, di lana, seta, tè, armi e munizioni da guerra, chincaglierie, porcellane, carta, spezierie, rame, ferro, stagno. — Singapora, Canton e Batavia fanno la maggior parte del commercio annamita.

MISURE. — Lineari: *theoc* = 64 centim. Ma vi sono oltre a questo, che si usa in commercio, altre molte varietà di theoc o cubito: citeremo quello della dogana, che è di 42 centim. — per le capacità di materie secche, le misure variano in ogni provincia; la più generale è il *hao* = 28 litri, 2 *hao* fanno 1 *chita* o *teu*; pei liquidi, la più usitata è il *khanan*, un po' più di mezzo litro.

PESI: *can* = 624,8 gr ; *yen* = 6,248 chil.; *neu* = 390,5 gr.; *binh* = 31,24 chil.; *ta* = 62,48 chil.; *quan* = 312,40 chil.; *luong* = 39,05 gr.; *dong* = 3,905 gr.; *fan* = 0,3905 gr ; *li* = 0,0390 gr.; *hao* = 0,0039 gr.; *hot* = 0,00039 gr.

MONETE D'ORO.		MONETE D'ARGENTO.	
Nen-vang (verga) . .	L. 1,386. 80.	Nen-bac	L. 81. 57
Nua-nen-vang	» 693. 40.	Dinh-bac	» 8. 15
Dinh-vang	» 138. 70.	Nua-dinh-bac	» 4. 07
Nua-dinh-vang	» 69. 35.	Tam-bac-tron	» 4. —

La moneta più diffusa in paese è un'imitazione delle sapeche cinesi. Era una volta di rame; poi fu ridotta di piombo, e più recentemente di zinco. Chiamasi *dong*, del valore di circa L. 0,0025. — Ma tutti questi valori variano notabilmente giusta il relativo stato delle monete.

Circolano molto le monete cinesi e siamesi, nonchè i colonnati di Spagna.

HULL. — Città dell'Yorkshire in Inghilterra, sulla sinistra dell'estuario del Humber. Ottimo porto. — L'antico dock ha 570 metri di lunghezza, sopra 85 di larghezza ed 8 di profondità; i suoi magazzini, le calate e le dipendenze, occupano una superficie di 26 ettari. Il nuovo dock ha 380 metri di lunghezza per 110 di larghezza e 10 di profondità. Un terzo dock, ha una superficie di 12 ettari e può contenere 72 navi.

Nel 1857 il movimento della navigazione mercantile fu:

	di 3,006 navi.	628,640 tonn. entrate, e
	» 2,373 »	526,156 » uscite.
Totali . .	5,379 navi.	1,154,796 tonn.

Manifatture di cotone, filo, lana; raffinerie di zucchero; fabbriche di sapone, di cordami e tele da vele, oggetti di stagno, di strumenti agrari forniscono ampio alimento all'esportazione. Le importaz. consistono specialmente in lana, ossa, granaglie, terebentina, pelli. È l'emporio precipuo del traffico inglese con la Svezia, la Norvegia, la Russia, la Prussia, la Danimarca e l'Olanda.

HU-TCHEU-FU. — Città cinese, nel Tche-kiang, a 30° 52′ 48″ lat. N. e 117° 36′ 24″ long. E. — 500,000 ab. — Il territorio dà ottime sete,

le cui esportazioni superano talora 200 milioni di lire in un anno. — Vi si fabbricano crespi, damaschi e stoffe di seta; ventagli, parasoli, pipe, cappelli ecc.

HYDERABAD. — Città del Sindo, sul fiume Indo, a 25° 22′ lat. N. e 66° 15′ long. E. — Posseduta dagli inglesi, è in via di risorgimento ed il principale emporio del loro commercio su quel fiume.

HYDRA. — Isola, con città omonima, in Grecia presso le coste dell'Argolide. — I suoi abitanti sono fra i migliori marinai del mondo, e fanno specialmente il commercio dei grani col Mar Nero.

I

IAKUTSK. — Città della Russia asiatica, in Siberia sulla sinistra della Leña, a 62° 2′ lat. N. e 127° 3′ long. E. — È il mercato centrale delle popolazioni iakute e tunguse, le prime delle quali sono nomadi pastorali, e le seconde nomadi cacciatrici. Gli iakuti portano grandi quantità di burro, cavalli, buoi e pecore; i tungusi, pelli di zibellino, volpe, manteca, scoiattoli, orso, lepri, burunduk. — Nel nord della Siberia si raccolgono i preziosi avanzi dell'elefante fossile o *mammouth*, da cui si trae l'avorio fossile che si vende in Iakutsk. — Si è per la via d'Irktusk che quella piazza priva d'industrie (tranne una fabbrica di candele) si provvede di manufatti, ed il trasporto di questi, sulla Lena, dura un mese. In giugno ha luogo una gran fiera.

IBRAILA. (V. Braila).

ICHABOÈ. — Isola dell'Atlantico, presso la costa d'Africa, a 26° 19′ lat. S. e 12° 34′ long. O. — Contiene depositi di guano, che per le successive esportazioni sono divenuti oggi di poca importanza. Si pescano nei vicini paraggi le foche ed anco talvolta le balene.

INDIA. (V. Bombay, Calcutta, Ceylon, Madras ecc.)

INDIANOPOLI. — Cap. dell'Indiana negli Stati-Uniti, sul ramo occident. del fiume Bianco, a 109 miglia N O di Cincinnati. — Centro di una vasta rete di ferrovie, essa fa un'importante commercio di transito. — Il territorio ha buona agricoltura, numerosi bestiami, miniere di carbone e di ferro. — Attiva è l'industria metallurgica, la fabbrica di macchine, carta, minuterie ecc.

INNSBRUCK. — Cap. del Tirolo (Austria). — Commercio di transito molto attivo.

IQUIQUE. — Città e porto del Perù, a 20° 13′ 15″ lat. S., e 70° 13′ long. O. — Si esportano in copia nitrato di soda, rame, borace, specialmente per Francia, Germania, Inghilterra e Stati-Uniti.

IRBITT. — Città della Russia europea, a 57° 85′ lat. N., e 60° long. E. — Importantissima è la fiera che vi si tiene ogni anno dal 1.° febbraio al 1.° marzo. Nel 1856 si fecero in questa fiera i seguenti affari:

1. Pelliccerie	portate . .	Rubli	3,650,000
»	vendute . .	»	3,625,000
2. Cuoia e marocchini	portati . .	»	2,088,000
»	venduti . .	»	1,702,000
3. Tessuti di cotone.	portati . .	»	1,702,900
»	venduti . .	»	1,339,800
4. Tessuti di lana. .	portati . .	»	98,000
»	venduti . .	»	81,000
5. Chincaglieria. . .	portata . .	»	176,000
»	venduta . .	»	102,008
6. Zucchero	portato . .	»	960,000
»	venduto . .	»	910,000
7. Tè	portato . .	»	1,820,000
»	venduto. .	»	1,805,000
8. Altre merci . . .	portate . .	»	10,160,900
»	vendute .	»	8,961,500
Totali	portati . .	Rubli	20,655,800
»	venduti . .	»	18,526,300

ISLAY. — Piccola città marittima del Perù, porto di Arequipa (V.). — Le import. si calcolano, in media annua, ad un valore di 3,000,000 di dollari; e di poco minori sono le esportazioni. Gli scambi hanno luogo principalmente con la Gran Bretagna, la Francia ed Amburgo. Dal primo di questi paesi Islay trae tessuti di lana, di cotone, fazzoletti di seta, chincaglierie, stoviglie, ferro; dal secondo, sete, mussoli, panni, cognac, vini; dal terzo stoffe di lana, mobili, vetro, vini, liquori d'Altona — I residenti inglesi fanno quasi tutto il commercio della piazza. Essi spediscono in Europa le lane di pecora, di lama, di alpaca e di vigogna, onde tanto abbonda il paese, la cascarilla o corteccia di chinino, oro, argento e poche spezierie. — I piroscafi della compagnia *Pacific Steam* toccano Islay il 1.° ed il 6 d'ogni mese andando da Panama a Valparaiso, ed il 7 ed il 22 ritornando.

ITALIA. — Distesa fra 36° 34′ — 47° lat. N., e fra 4° e 16° long. E., questa contrada misura la totale superficie di 324,849 chilom. quadr. Ma non tutta quest'ampia area di suolo è contigua, e distinguesi l'*Italia Continentale* dalla *Insulare*. La prima è per l'immensa cerchia delle Alpi separata dalla Francia a maestrale, dalla Svizzera e dalla Germania a borea, dall'Illiria a grecale; l'Apennino, staccandosi da quella maggior catena, la divide in due clivi in quasi tutta la sua lunghezza; poi il mare da ogni altro lato la circonda: a levante l'Adriatico e l'Ionio, a ponente e mezzogiorno il Tirreno. — Fra le isole, tre, Sicilia, Sardegna e Corsica (la prima delle quali è la più vasta del Mediterraneo) sono di cospicua grandezza; fra le minori primeggiano l'Elba e Malta, quindi le Eolie, fra il continente italico e la Sicilia. — La superficie di tutte le ausonie regioni supera tre volte quella della Grecia; è uguale all'ampiezza dell'Inghilterra, della Scozia e dell'Ir-

landa riunite; è quasi quattro quinti della penisola Iberica; due terzi della Francia; un terzo della Germania. — Immenso è lo sviluppo di coste, 5,400 chilometri; e pochi paesi al mondo ebbero da natura un lido più portuoso del nostro, specialmente verso occaso; ma sventuratamente dei venti porti naturali che si aprono sulle italiche sponde, soli sei veggonsi sorgere intorno città grandi e popolose, e tre soli (Genova, Livorno, Venezia) possono, per geografica posizione, alimentare a tergo un vasto mercato paragonabile a quelli serviti dai porti rivali di Francia e di Germania. — Popolazione: 25 milioni di abitanti, dei quali 22 riuniti sotto la monarchia nazionale di Savoja, e gli altri dominati finora dallo straniero e dal Papa.

Finanze. — I risultamenti dell'esercizio 1862, presentati dal Ministro Sella con sua Relazione alla Camera dei Deputati nella tornata del 1.° Dicembre 1862, furono:

Spese ordinarie	L.	735,045,375. 36
» straordinarie.	»	239,302,023. 16
Totale Spese.	L.	974,347,398. 52
Entrate ordinarie	L.	519,147,773. 95
» straordinarie.	»	104,263,369. 86
Totale Entrate. . . .	L.	623,411,143. 81
Epperò un disavanzo ordinario di	L.	215,897,601. 41
» straordin.°	»	135,038,653. 30
Totale Disavanzo . .	L.	350,936,254. 71

Quanto al bilancio del 1863 non essendo, mentre scriviamo, (20 febbraio 1863) questo documento uscito ancora dalla discussione del Parlamento, ci contenteremo di riassumere i calcoli presentati dal Ministro Minghetti nella seduta del 14 febbraio. Secondo questi calcoli, le spese ordinarie sarebbero di 772 milioni, e le entrate ordinarie di 546 milioni; onde un disavanzo ordinario di 226 milioni; le spese straordinarie sarebbero di 190 milioni, e le entrate straordinarie di 62 milioni, onde un disavanzo straordinario di 128 milioni. Sommando i due disavanzi, ne viene un disavanzo totale di 354 milioni, oltre a quello del 1862. Alla qual cifra aggiungendo l'interesse del nuovo prestito di 700 milioni proposto in quella stessa tornata dal Ministro, si ha un disavanzo di 400 milioni almeno. « Ecco adunque (son parole del comm. Minghetti) lo stato genuino delle cose. Nei tre primi anni del nostro risorgimento noi abbiamo speso oltre un miliardo più delle rendite, attingendolo al debito pubblico. Il debito italiano fu già raddoppiato, le imposte diminuirono, le spese permanenti si accrebbero; *è tempo*, o signori, *di fermarsi; è tempo di guardare dove andiamo, continuando per questa via; è*

tempo di por riparo a questa grave situazione. Se alcuno non sente la gravità di questa situazione, mi sia lecito il dire ch'egli non ama la patria! »

Non possiamo in questo luogo entrare in minute particolarità sulla situazione a cui accennava con siffatte giustissime parole l'onorevole Ministro, nè sui mezzi più acconci a ripararvi. In altra nostra pubblicazione abbiamo procurato di studiare del nostro meglio il solenne argomento. (V. *Dizionario della Economia politica e del Commercio*, art. Tasse, ed articoli ivi richiamati.)

Il Debito pubblico consolidato delle varie provincie italiane al 17 marzo 1861, era costituito dalle partite seguenti, che ricaviamo dall'*Annuario del Ministero delle Finanze pel* 1862.

Categoria 1.ª — *Debito costituito in rendite.*

Provincie.	Saggio.	Rendita.	Totale.
Sarde	5 — p. %	L. 57,937,695. 05	
Id.	4 — p. %	» 1,739,280 —	L. 63,836,255. 05
Id.	3 — p. %	» 2,683,120 —	
Lombarde	5 — p. %	» 7,351,387. 81	
Id.	4 — p. %	» 179,797. 72	» 7,551,185. 53
Parmensi	5 — p. %	» 610,453. 95	» 610,453. 95
Modenesi	6 — p. %	» 95,000 —	
Id.	5 — p. %	» 780,508. 99	» 889,534. 43
Id.	3 — p. %	» 14,025. 43	
Romagnole.	5. 40 p. %	» 121,501 —	
Id.	5 — p. %	» 829,630. 31	» 951,130. 31
Marchigiane	5 — p. %	» 247,025. 22	» 247,025. 22
Umbra	5 — p. %	» 348,546. 48	» 348,546. 48
Napoletane	5 — p. %	» 25,666,208. 19	
Id.	4 — p. %	» 355,257. 50	» 26,021,465. 69
Siciliane	5 — p. %	» 10,453,009. 97	» 10,453,009. 97
Toscane	5 — p. %	» 4,208,730 —	
Id	3 — p. %	» 1,657,054 —	» 5,865,784 —
Totale			L. 116,774,390. 63

Categoria 2.ª — *Debito costituito in assegni e quote di rimborso.*

Provincie.	Assegni.	
Sarde	L. 76,728. 98	
Modenesi	» 36,728 82	» 140,457. 80
Lombarde	» 27,000 —	
Totale generale		L. 116,914,848. 43

Il Governo attese con sollecitudine a ridurre in uno questi varii debiti delle Provincie del Regno, ed a costituire il gran Libro del Debito pubblico del Regno d'Italia, mercè la legge 10 luglio 1861.

Compita che sia l'operazione del prestito di 700,000,000 di imminente apertura, il debito pubblico del Regno d'Italia ammonterà in capitale a circa L. 3,500,000,000.

Commercio. — Non essendo ancora pubblicati quadri statistici ufficiali pel commercio di tutto il Regno d'Italia, riferiremo innanzitutto le cifre ultimamente rilevate per quello delle antiche provincie:

Anni.	Importazione.	Esportazione.	Totale.
1858. . . . L.	404,600,000.	307,100,000.	711,700,000
1859. . . . »	375,600,000.	228,900,000.	604,500,000
Differenza in meno	————	————	————
nel 1859. . . . L.	29,000,000.	78,200,000.	107,200,000

ossia all'importazione 1 per % in meno, all'esportazione 26 per % in meno, e nel totale il 9 per % in meno.

La diminuzione (dipendente dalla guerra e dalle circostanze eccezionali di quell'anno) si verificò specialmente.

All'importazione — nella grassina, nella canape, nel lino, nei legumi, nei metalli ecc ;

All'esportazione — nelle acquavite, negli olii, nei frutti, nel bestiame, nelle sete, nei vetri, ecc.

Da un eccellente lavoro statistico del signor Pietro Maestri sul *Commercio italiano anteriore e posteriore al nostro risorgimento*, ricaviamo ora le notizie ed i dati seguenti, rimandando, per maggiori particolarità relative alle singole piazze italiane, agli articoli speciali in cui esse sono in questo nostro libro contemplate.

Importazioni. — I principali articoli sono: le derrate coloniali dal Levante e dalle regioni transatlantiche; — le manifatture, dall'Inghilterra, dalla Francia, dalla Germania, dalla Svizzera e dall'Olanda. — Le provincе che importano la massima copia di coloniali e di manifatture sono (com'è ben naturale) le più ricche, cioè il Piemonte e la Lombardia. — Il valore totale delle importazioni per l'Italia calcolasi ad 800 milioni; e pel Regno in ispecie, a 607,538,468 lire.

Esportazioni. — Gli articoli precipui sono essenzialmente materie prime, cioè: seta, canape, olio, frutta, profumerie, legnami, sale, zolfo, borace. Le regioni d'Italia più industri in fatto d'agricoltura, sono quelle che forniscono il maggior contingente. Le antiche provinсе e la Lombardia estraggono pel valore di 159,826,927 lire di seta grezza. Le Romagne, le Marche e l'Umbria esportano 17.517,387 lire di canape; la Toscana, borace per 2,425,000 lire, legname da costruzione per 3,621,000 lire, grano per 7,016,000 lire, cappelli di paglia per 12,715,000 lire; le antiche province, vino, acquavite e spiriti per 9,238,000 lire, bestiame per 9,775,000 lire; Napoli, olii per 29,723,004 lire, semi di lino per 4,554,675 lire, mandorle per 3,732,233 lire, robbia per 3,885,574 lire, liquirizia per 1,922,328 lire, cremor di tartaro per 1,678,000 lire, frutta secche per 2,234,000 lire, semi di lino per 1,488,000 lire, pasta di liquirizia per 1,225,000 lire; Massa e Carrara, marmi per 1,800,000 lire;

Venezia, conterie per 5,000,000 lire; le province ora pontificie, oggetti d'arte per 1,962,000 lire. — Il totale delle esportazioni del Regno estimasi a 569,934,294 lire; e quello di tutta Italia, a 680,719,892 lire.

Paragonando le importazioni con le esportazioni, si hanno le cifre seguenti:

Regioni.	Importazione.	Esportazione.		Differenza dell' importaz.e sull'esport.e
Antiche province	L. 260,823,045.	175,850,415	+	84,972,630
Lombardia	» 85,995,140.	126,448,525	—	40,453,485
Napoli	» 78,331,575.	86,115,929	—	7,784,354
Sicilia	» 26,227,000.	59,211,000	—	32,984,000
Toscana	» 79,195,344.	44,544,155	+	34,651,209
Parma	» 18,000,000.	14,500,000	+	3,500,000
Modena	» 25,667,068.	18,605,290	+	7,061,778
Umbria, Marche e Romagne	» 33,299,296.	44,659,000	—	11,359,704
Totale del Regno . . .	L. 607,538,468.	569,934,294	+	37,404,174
Province ora pontificie . .	» 38,574,654.	18,468,393	+	20,106,261
Venezia	» 90,118,187.	59,847,388	+	30,270,799
Trieste, Istria, Gorizia . .	» 36,552,562.	21,717,392	+	14,835,170
Tirolo Italiano	» 27,467,390.	10,752,425	+	16,714,965
Totale dell'Italia . . .	L. 800,251,261.	680,719,892	+	119,531,369

V'ha ancora oggidì un discreto numero di persone fra noi che (fedeli alla vieta teoria della *Bilancia del Commercio*) da questo solo fatto della prevalenza delle importazioni sulle esportazioni inducono un deplorabile argomento di fatale decadenza e d'irremediabile inferiorità economica e commerciale, e rimpiangono l'uscita del numerario. Costoro non sanno che non solamente, in regola generale, la ricchezza d'un paese non può misurarsi dalla quantità del suo numerario (la quale anzi nelle contrade più avanzate in civiltà ed in ricchezza è *proporzionalmente* ridotta dall'uso degli strumenti di credito); non sanno che l'aumento di questa ricchezza non solamente non può dedursi dall'eccedenza delle esportazioni sulle importazioni, ma che anzi, per lo contrario, presso una nazione costituita in circostanze normali, il valore totale delle merci importate *deve* eccedere quello dei prodotti esportati, perchè si è appunto in questa differenza a favore dell'importazione che trovasi espresso il benefizio del negoziante ed il prezzo dei trasporti. Basti l'esempio dell'Inghilterra, la quale nel 1857 introduceva dall'estero tanti prodotti per 187 milioni di lire sterline, e ne esportava per 146 milioni soltanto. Talchè, se fosse vera la dottrina della bilancia del commercio, quella nazione avrebbe in un sol anno regalato 41 milioni di lire sterline agli stranieri. Ma essa si rovina! dicono gli uni: oh! la invidiabil rovina quella di un paese dove il 3 per % è quotato a 93! Ma essa rigurgita d'oro e d'argento! dicono gli altri, e spoglia dei loro metalli preziosi le na-

zioni che trafficano con lei. Eh no! Vi ha esattamente la metà meno di numerario in Inghilterra che in Francia. Il vero si è che un popolo industre e laborioso deve trarre le materie prime dai luoghi ai quali furono concesse; ma ricco del proprio lavoro quel popolo può permettersi oggetti stranieri di lusso e di consumo. Non è perchè importi un soverchio valore dall'estero, che l'Italia trovasi in una condizione economica non normale; ma sì perchè una gran parte della sua popolazione non adopera nella produzione e nella capitalizzazione quella maschia energia che vi pongon gli Inglesi, e nella quale soltanto starebbe il segreto della nostra vera risurrezione. Ma di ciò basti; eccederemmo di soverchio i limiti del nostro lavoro, se disaminar volessimo in ogni sua parte questo capital problema della nazionale nostra economia, che in altre opere nostre abbiamo di proposito procurato di chiarire.

Le due seguenti tabelle porgeranno una chiara idea dell'ammontare delle nostre relazioni di scambio coi paesi stranieri:

Valore delle Importazioni secondo i paesi di provenienza.

PAESI di PROVENIENZA	ANNI	VALORE DELLE MERCI IMPORTATE				
		PROVINCIE SETTENTR.LI	DUE SICILIE	TOSCANA	PROVINCIE ROMANE	TOTALI
Francia.	1858	89,400,000	33,200,000	24,700,000	8,200,000	155,500,000
	1860	128,000,000	22,600,000	22,600,000	10,400,000	183,000,000
Inghilterra	1858	34,028,500	44,682,566	27,166,750	10,516,650	116,394,466
	1860	57,428,300	36,999,000	29,956,425	7,559,275	131,943,000
Spagna	1858	1,878,468	305,786	2,534,131	160,239	4,878,624
	1860	3,445,385	575,689	1,516,309	1,192,027	6,728,810
Belgio	1858	5,777,000	5,046,000	1,599,000	—	12,422,000
	1860	10,058,000	766,000	1,717,000	—	12,541,000
Paesi Bassi	1858	6,646,275	6,536,754	3,786,304	—	16,969,333
	1860	7,571,570	9,291,817	4,583,470	—	21,446,857
Stati Uniti	1858	16,023,212	3,080,374	1,312,836	189,294	20,605,716
	1860	22,237,515	2,731,967	745,919	1,427,155	27,142,556
Russia......	1858	16,654,782	37,514	16,685,000	—	33,377,296
Turchia e Stati barbareschi	1858	8,971,580	41,603	6,472,000	—	15,485,183
Alessandria d'Egitto.	1858	240,261	132,010	2,855,608	—	3,227,879
	1860	—	—	—	—	2,6 3,832
Grecia....	1858	—	144,242	121,167	—	265,909
	1860	—	—	—	—	916,050
Isole Ionie....	1858	—	722,780	203,000	—	925,780
Austria	1858	—	—	—	—	86,027,460
	1860	—	—	—	—	76,681,317
Svizzera	1858	—	—	—	—	22,000,000
Svezia......	1858	—	—	—	—	643,500
	1860	—	—	—	—	1,409,980

Valore delle Esportazioni giusta i paesi di destinazione.

PAESI di DESTINAZIONE	ANNI	VALORE DELLE MERCI ESPORTATE				
		PROVINCIE SETTENTR.[1]	DUE SICILIE	TOSCANA	PROVINCIE ROMANE	TOTALI
Francia............	1858	104,600,000	39,000,000	16,500,000	7,[illegible]00,000	167,500,000
	1860	118,500,000	38,100,000	13,100,000	3,600,000	173,300,000
Inghilterra	1858	3,723,425	41,413,075	13,462,[illegible]00	2,416,400	61,015,400
	1860	6,642,825	46,697,600	11,376,600	906,075	68,713,100
Spagna	1858	4,669,214	194,510	2,442,917	1,246,489	8,513,130
	1860	2,1[illegible]1,854	139,168	1,882,767	1,978,272	6,12[illegible],061
Paesi Bassi.........	1858	506,326	3,179,324	782,003	—	4,467,653
	1860	600,134	2,4[illegible]8,346	776,828	—	3,825,308
Belgio	1858	259,000	1,399,000	531,000	—	2,189,000
	1860	434,000	1,737,000	207,000	—	2,378,000
Turchia e Stati Barbareschi	1858	6,598,872	176,158	4,770,000	—	11,545,030
Russia.........	1858	973,002	5,675,539	3,750,000	—	10,398,541
Stati Uniti...... ...	1858	1,602,191	11,666,365	6,924,772	28,836	20,2[illegible]2,164
	1860	1,90[illegible],198	12,757,457	10,622,[illegible]30	47,5[illegible]6	25,[illegible]9,671
Grecia.	1858	182,257	1,387,539	123,279	—	1,69[illegible],075
Isole Ionie	1858	—	353,642	650,000	—	1,003,642
Alessandria d'Egitto.	1858	23,713	—	2,646,833	—	2,670,546
	1860	—	—	—	—	2,124,288
Svezia	1858	—	—	—	—	444,730
	1860	—	—	—	—	8[illegible]6,[illegible]40
Austria	1858	—	—	—	—	7[illegible],610,445
	1860	—	—	—	—	41,048,855
Svizzera	1858	—	—	—	—	31,754,000

Navigazione. — Chiunque consideri come soli 1,200 chilometri compongano l'arco che dal colle di Tenda al Quarnero separa l'Italia dal continente europeo, mentre più di 3,326 chilometri, senza contar le isole, rappresentano l'estensione del suo litorale, agevolmente vedrà che la quasi totalità del nostro commercio dee farsi per via di mare.

Rimandando ai vari articoli del libro nostro relativi ai diversi porti marittimi dell'Italia, le notizie statistiche concernenti il loro particolare movimento, starem paghi qui a riassumere le cifre generali e complessive.

Il numero dei legni a vela ed a vapore, distinti per tonnellate e per bandiere, entrati ed usciti nei e dai nostri porti nel 1860 fu come segue:

Navi entrate.			NUOVO STATO.		TOTALE DELL'ITALIA.	
			N. delle navi.	Tonnell.e	N. delle navi.	Tonnell.e
A vela. .	bandiera	nazionale.	58,156.	2,520,238.	97,369.	3,877,378
Id.	id.	estera . .	7,967.	823,838.	9,385.	1,112,130
A vapore.	id.	nazionale.	2,838.	351,189.	5,899.	1,016,455
Id.	id.	estera . .	2,275.	785,638.	2,381.	849,806

Navi uscite.						
A vela. .	bandiera	nazionale.	57,073.	2,424,897.	98,238.	3,892,414
Id.	id.	estera . .	7,441.	1,111,077.	8,885.	1,409,754
A vapore.	id.	nazionale.	2,834.	352,044.	5,890.	1,015,214
Id.	id.	estera . .	2,192.	789,815.	2,299.	855,557

Entrarono adunque nei porti del Regno e ne uscirono bast. 140,776, della totale portata di 9,158,736 tonnellate. Gli arrivi e le partenze, per tutta Italia, sono di 230,346 bast.; e di 14,028,000 tonnellate.

I bastimenti viaggianti in zavorra furono: SU CENTO.

	Arrivi.	Partenze.
Regno d'Italia	27.	34
Totale dell'Italia	33.	35

La proporzione fra le bandiere nazionale ed estera fu:

	SU CENTO BANDIERE.	
	Nazionali.	Esteri.
Regno d'Italia	86.	14
Totale dell'Italia	90.	10

La marineria mercantile italiana a vela ha un materiale di 20,656 bastimenti, che stazzano 982,932 tonnellate; ripartito come segue:

	Bastimenti.	Tonnellate.
Regno d'Italia	16,500.	666,024
Province ora pontificie . . .	298.	4,688
Istria e Venezia	3,858.	312,250

Laonde, tolta l'Inghilterra (la cui marina mercantile contando 35,180 navi con 5,040,534 tonnellate supera quella di tutte le altre nazioni), l'Italia non la cede ad alcun'altra. La Francia stessa non ha che 14,557 navi e 704,429 tonnellate.

Per la nostra navigazione a vapore offriamo il quadro seguente:

NOMI DELLE COMPAGNIE e PORTI D'ARMAMENTO	BASTIM.ti in ESERC.o nel 1862	TONNELLATE	FORZA	BASTIM.ti in COSTR.e nel 1862	TONNELLATE	FORZA
R. Rubattino e C. (Genova)	12	4830	1410	3	2200	600
Accossato Peirano e C. »	10	4890	1630	6	3000	1200
I. V. Florio e C. (Palermo)	6	2070	960	6	3000	1000
A. Zucoli e C. . . (Genova)	8	1128	490	—	—	—
Vices Vinci e C. . . (Napoli)	3	820	320	—	—	—
Raspantini . . . . »	2	300	80	—	—	—
Laviana (Anon.a) . »	6	2560	820	—	—	—
Aquarone e C. (P. Maurizio)	2	260	90	1	100	50
Lerici . . . . . . (Oneglia)	1	40	15	—	—	—
Totale. . .	50	16886	5815	16	8309	2850

La Società del Lloyd austriaco a Trieste ha 68 legni a vapore, della portata di 36,260 tonn., della forza di 12,200 cavalli.

Industrie e prodotti principali. — Qui più che mai dobbiamo ripetere la tante volte fatta dichiarazione che noi non pretendiamo dare una statistica completa e rigorosamente esatta: oltrecchè non lo consente in generale la deficienza o la scarsità somma di dati ufficiali e sicuri, cel vieta altresì l'economia del nostro lavoro, di sua natura sommario e sintetico. Ci contenteremo adunque di riferire le precipue notizie, che attingiamo alle fonti più autorevoli e più svariate.

Nella seguente tabella offriamo il riassunto statistico della proprietà territoriale in Italia, e del suo valore in rendita ed in capitale.

Stato della Proprietà.

PROVINCE	NUMERO dei POSSIDENTI	SUPERFICIE CENSITA	AMMONTARE della RENDITA	VALORE CAPITALE in ragione di L. 100 OGNI 4 DI RENDITA
		Ettari.		
Antiche.....	1,000,000	5,333,845	195,500,000	4,887,500,000
Lombarde...	521,900	1,680,948	150,500,000	3,762,500,000
Modenesi ...	95,000	488,176	30,500,000	762,500,000
Parmensi ...	8,000	525,320	26,500,000	662,500,000
Toscane.....	133,850	2,073,958	85,000,000	2,125,000,000
Romagnole..	87,135	963,137	55,000,000	1,375,000,000
Marchigiane.	151,858	924,575	40,000,000	1,000,000,000
Umbre......	83,900	945,075	25,000,000	625,000,000
Napolitane ..	1,400,000	6,255,322	300,000,000	7,500,000,000
Siciliane....	600,000	2,402,098	100,000,000	2,500,000,000
Totali	4,153,645	21,592,450	1,008,000,000	25,200,000,000

Quadro dei prodotti agrarii.

GRANAGLIE		ALTRI PRODOTTI		COLTURE INDUSTRIALI	
	Ettolitri.		Ettolitri.		Quint. Metr.
Frumento .	56,400,000	Legumi. . .	5,400,000	Canape. . .	598,000
Granturco .	21,000,000	Castagne . .	6,225,000	Lino	214,000
Segale . . .	3,156,000	Olio	1,767,000	Fog. di gelsi	10,360,000
Orzo	2,340,000	Vino. . . .	28,340,000	Cotone chil.	18,590,000
Avena . . .	750,000	Frutta . . .	?	Tabacco . .	?
Riso	1,812,000	Patate . . .	3,000,000	Sommaco. .	?
Cereali min.	7,000,000	Foraggi q. m.	70,000,000	Legn.i q.i m.	20,000,000

Scarso è in Italia il bestiame, epperò meno efficaci le concimazioni, e meno sostanziosa l'alimentazione del popolo. Può calcolarsi che l'Italia non abbia che il *terzo* del grosso bestiame ed il *quinto* circa del bestiame minuto che si novera in Francia, come può scorgersi dalle cifre seguenti:

Buoi e vacche	3,355,390
Cavalli, asini, muli	1,038,300
Pecore e capre	10,709,300
Porci	3,229,500

Seta. — Prima che l'atrofia del baco producesse tanti disastri, la media produzione dei bozzoli era come segue ripartita fra le varie provincie d'Italia:

Provincie.	Quantità. Chil.	Valore. L.
Lombardia	14,112,000.	63,000,000
Venezia	10,920,000.	39,000,000
Antiche Province	12,110,580.	54,235,000
Napoli	5,120,000.	23,852,000
Sicilia	2,200,000.	8,800,000
Romagne	2,710,000.	10,800,000
Toscana	1,875,000.	7,500,000
Tirolo Italiano	1,792,000.	4,000,000
Modena	824,900.	3,299,000
Parma	374,082.	1,906,169
Ticino	175,000.	700,000
Trieste, Istria, Gorizia	162,000.	405,000
Totale	52,374,662.	217,488,169

Ma se a tanta dovizia di materia prima paragoniamo lo stato della industria serica in Italia, abbiamo ampia ragione di lamento. Ecco infatti qual'era, or son pochi anni, la prima manifatturazione del prezioso prodotto, la filatura:

	Bacinelle. N.°	Operai. N.°
Lombardia	34,627.	79,500
Venezia	20,000.	48,000
Antiche Province	25,000.	57,000
Tirolo Italiano	1,022.	13,000
Parma	1,022.	2,142
Trieste e Gorizia	555.	1,406
Altre parti d'Italia	25,700.	59,000
Totale	112,789.	260,048

E qui pure dobbiamo lagrimare la triste influenza della recente crisi. La seguente tavola delle filande, delle bacinelle e dei bozzoli filati nelle antiche province negli anni 1856-59, varrà a dimostrare ad occhio veggente la gravità del danno patito:

	Filande. N.°	Bacinelle. N.°	Bozzoli filati. Mir.i
1856	803.	18,167.	709,657
1857	741.	16,773.	451,771
1858	503.	11,549.	342,558
1859	393.	8,712.	230,338

La quantità totale ed il valore della seta filata in Italia risulteranno dalla tabella seguente:

	BOZZOLI entrati in filatura	SETA GREZZA		PRODOTTO netto della filatura
		Quantità	Valore	
	Chilogr.	Chilogr.	L.	L.
Lombardia	16,878,400	1,406,720	79,940,000	7,215,000
Venezia.	8,439,200	703,360	32,625,000	2,500,000
Province antiche . . .	12,110,000	908,000	59,020,000	3,788,000
Napoli.	5,120,000	426,000	25,500,000	1,700,000
Sicilia.	2,200,000	163,000	9,780,000	980,000
Romagne.	2,531,000	202,500	12,150,000	1,350,000
Toscana.	1,875,000	140,000	8,400,000	900,000
Tirolo Italiano. . . .	1,786,000	148,792	6,797,000	517,500
Modena.	824,000	73,000	3,800,000	500,000
Istria e Gorizia . . .	560,000	42,000	1,800,000	300,000
Parma	374,082	34,474	2,199,041	292,872
Ticino.	175,000	14,009	840,000	140,000
Totale	52,872,682	4,261,855	242,851,041	20,183,372

Dopo la filatura viene la torcitura. In quest'operazione cominciano a manifestarsi i sintomi dell'inferiorità industriale dell'Italia, giacchè una grandissima parte del prodotto primitivo, invece di ricevere interna lavorazione, va a farsi torcere all'estero, dando un notevole profitto allo straniero, che sarebbe utilizzato da noi qualora i capitali ed il lavoro si portassero con maggiore attività in questa produzione.

I torcitoi di organzini nelle antiche provincie sono 144 e 51 quelli di trame, ed insieme riuniti impiegano 14,000 operai, producendo 575,000 chilogrammi di sete lavorate. — La Lombardia possiede 551 filatoi da seta e 1,241,500 rocchetti da innaspare, dei quali 703,300 per torcere, e 538,200 per doppiare la seta, impiegando 12,000 braccianti, e producendo 554,288 chilogr. di trama e 666,230 di organzino. — Nella Venezia 20,000 persone sono addette ai filatoi ed alle operazioni successive, dando un prodotto di 527,600 chilogr. di seta filata. — Il prodotto della torcitura può calcolarsi al valore di L. 3,080,000. — Il Tirolo italiano conta 55 filatoi, 125,470 rocchetti, di cui 85,885 per la

torcitura e 39,585 per la doppiatura. — In Bologna la trattura è fatta in 24 filande, e dà un prodotto di chilogr. 14,300. — Non siamo precisamente informati di ciò che renda la torcitura nelle altre parti della Penisola, ma vi è certo meno sviluppata che nel Nord.

Accanto alla filatura ed alla torcitura si collocano i prodotti residui di queste due operazioni, i quali scardassati e filati, danno un supplemento di lucro agli imprenditori. Così, per es., in Piemonte gli avanzi della seta da scardassare estratti ogni anno variano fra i 100 ed i 130,000 chilogr., di un valore da 300,000 a 400,000 fr. Gli avanzi della seta scardassata da filare variano da 48 a 68,000 chilog., rappresentando un valore di L. 195,000 a 270,000. — La strazza ottenuta in Lombardia è di 42,500 chilogr., per un valore di 285,000 L. Nella Venezia forma 23,620 chilogr., per 185,000 L. Il prodotto totale italiano può calcolarsi in L. 2,000,000, e potrebbe essere di gran lunga maggiore, se invece di mandarne una porzione all'estero, fosse lavorato in casa.

Quanto alla tessitura delle seterie, è noto, che nata primamente in Italia, vi decadde poscia miseramente, ed ora appunto ricomincia a farvi quei progressi, che non avrebbero giammai dovuto esservi interrotti. — Ecco le cifre statistiche, che abbiamo potuto a questo proposito raccogliere. Nelle antiche provincie contansi 5,250 telai, e 10,500 operai impiegati nella tessitura serica; il valore totale dei tessuti è di L. 16,000,000 e la loro quantità di 110,000 chilogr. Su quel valore totale, la metà circa rappresenta il prezzo delle trame e degli organzini, e l'altra metà il salario degli operai, l'interesse dei capitali, la tintura ed il beneficio netto della fabbricazione, il quale ultimo può valutarsi in L. 3,600,000 almeno. — La Lombardia ha 5,447 telai e 7,919 lavoranti: il valore dei tessuti è di 16,650,000 fr., con un benefizio netto di L. 4,330,000. — Le provincie venete fabbricano per L. 13,000,000 di tessuti. — Il Tirolo italiano, per 1,500,000. — La Toscana ha 4,262 telai e 9,500 operai. — In totale (poichè per le altre provincie non abbiamo cifre sicure) il profitto netto della fabbricazione dei tessuti di seta in tutta Italia può valutarsi dai 15 ai 20 milioni di lire.

Riassumendo ora le notizie del setificio italiano, noi troviamo: 1.° che questa industria rappresenta pel paese nostro un annuo prodotto di ben L. 300,000,000; 2.° che in questa cifra, certo ingentissima, la parte massima (e di gran lunga) spetta alla produzione della materia prima; 3.° che l'importanza delle successive manifatturazioni è in una serie decrescente, talchè se la filatura vi è ancora in uno stato abbastanza florido, lo è già molto meno la torcitura, e meno ancora la tessitura. Questi fatti sono degni della più alta considerazione, siccome quelli che ben palesemente additano quanto ancora rimanga da farsi in Italia per utilizzare i preziosissimi doni che ci porse natura, per non lasciare che lo straniero tragga profitto della nostra indolenza, per ottenere infine, in una con la politica, anche la economica nostra indipendenza e redenzione.

Altre industrie italiane. — È impossibile, per le ragioni dette più volte e specialmente per non eccedere i limiti che a questo articolo assegnano

le dimensioni generali dell'opera nostra, che sulle varie e singole industrie italiane ci fermiamo così per disteso, come abbian creduto dover fare per la principale delle arti nostre. Rimandando quindi il lettore ai varii articoli di città italiane, dove è fatto cenno delle speciali industrie in esse esercitate, chiuderemo questa parte del nostro lavoro con alcune generali riflessioni.

Errano a partito, a creder nostro, coloro che vorrebbero con dazi, con proibizioni, con artificiali incoraggiamenti, spinger l'Italia a forza sulla via percorsa dall'Inghilterra, dal Belgio, dalla Francia, dai paesi insomma largamente industriali e manifatturieri. Ad una contrada come la nostra, cui manchino quegli immensi depositi di ferro e di carbone, che sono nelle accennate regioni l'anima delle manifatture, affatto vano è volersi cimentare a riportare un primato industriale che è avvinto alla condizione dell'abbondanza di metallo e di fuoco. — Ma vi hanno due grandi classi d'industrie nelle quali la Penisola nostra può realmente primeggiare, cioè da una parte, l'agricoltura e le arti che hanno il suolo per base, fra le quali parecchie delle arti tessili; dall'altra, la marineria ed il commercio. Per entrambe queste categorie di produzioni niun paese al mondo è così riccamente dotato come il nostro.

Ma i doni naturali non bastano, e di gran lunga, per assicurare una palma che non ha più oggi altro necessario fondamento fuorchè la pertinacia, la maschia energia, l'intelligenza degli abitanti. Si è solo a patto di raddoppiare di attività, di solerzia, di spirito inventivo, che l'Italia può sperare di conseguire il posto che le spetta fra le civili nazioni. Invece di voler imitare gli Inglesi nel far *ciò* ch'essi fanno, auguriamo ai nostri concittadini ch'essi vogliano imitarli nel far *come* lo fecero e lo fanno. « Non sono molti secoli (dice uno dei loro più stimabili scrittori, il Sig. Samuele Smiles nella sua bella opera *Lives of the Engineers*), che Italia, Spagna, Francia ed Olanda guardavano con occhio di spregio sui poveri ma orgogliosi isolani, lottanti colla natura per procurarsi scarso vitto nelle loro nebbie e nelle loro paludi. Benchè circondati dal mare, noi non ebbimo naviglio prima di trecento anni or sono. Le nostre pesche erano sì improduttive, che i nostri mercati erano provveduti dagli Olandesi, che ci vendevano le aringhe prese sulle nostre coste. L'Inghilterra era allora considerata principalmente come un magazzino per la raccolta delle materie prime, portate via in forestieri legni, e restituiteci in parte sotto forma di manifatture lavorate da stranieri artefici. Noi producevamo lana per le Fiandre, come l'America produce ora cotone per noi. I nostri primi sarti, tessitori e filatori furono profughi francesi e fiamminghi. I Fratelli Elers, olandesi, ci portarono l'arte ceramica; Spillman, tedesco, eresse la prima cartiera a Dartford; e Boomen, un olandese, portò la prima carrozza in Inghilterra. Le prime nostre navi furono costrutte da danesi e da genovesi. Le nostre prime lezioni nella ingegneria meccanica e civile, ci furon date da olandesi, che ci fornirono molini a vento e ad acqua e pompe. L'Olanda ci mandò gli operai per compiere le prime opera-

zioni di fognatura. Ma, trascorso un secolo, le cose hanno totalmente cambiato. Invece di torre a prestito esteri ingegneri, noi ne mandiamo a tutte le parti del mondo. Le vaporiere inglesi navigano ogni mare; noi esportiamo macchine per ogni dove, ed all'Olauda stessa somministriamo le migliori pompe. I nostri ingegneri hanno compiuto un magnifico sistema di strade, canali, ponti, ferrovie, fari ecc.... »

Eppure anche l'Inghilterra versava, mentre questi prodigi di attività e di lavoro si facevano, in tristi e minacciose condizioni; anch'ella vide crescere a dismisura il suo debito pubblico, sospendere i pagamenti delle sue banche; anch'ella ebbe la spada di Damocle di un universale fallimento sul capo. Ma chi salvò l'Inghilterra dalla rovina? Non furono soltanto salvatori suoi i Pitt, i Nelson, i Wellington; con tutto il loro genio e con tutto il loro coraggio, i suoi ministri, i suoi generali, i suoi ammiragli, non avrebbero pututo bastare all'intento, se l'annua produzione non fosse stata sempre in eccedenza sull'annuale consumo e dispendio. I veri benefattori della loro patria furono gli Stephenson, gli Arkwright, i Watt, i Bakewell, gli industriali insomma, gli inventori, i creatori della ricchezza industriale, le api laboriose (siaci lecito il paragone) che moltiplicavano il miele ristoratore in abbondanza maggiore di quella che i calabroni non ne distruggessero. — In questa lezione, sulla quale non ci è dato qui distenderci di più, faccia Dio che sappiano fruttuosamente specchiarsi gli Italiani!

Ferrovie. — Dalla pregevole *Raccolta delle Leggi e Decreti relativi alla costruzione delle Strade Ferrate* pubblicata dal Governo, ricaviamo il seguente:

Quadro delle Ferrovie italiane in esercizio al 1.° *marzo* 1862.

Denominazione.	Estens. Chil.	Epoca della apert.	Denominazione.	Estens. Chil.	Epoca della apert.
1. Genova-Torino	166.	1853	17. Santhià-Biella	30.	1856
2. S P. d'Arena-S. Ben^gno	3.	1858	18. Milano-Magenta . . .	27.	1858
3. Genova-Voltri	15.	1856	19. Rho-Gallarate	27.	1860
4. Alessandria-Acqui . .	34.	1858	20. Milano-Camerlata . .	45.	1840
5. Alessandria-Piacenza	116.	1858	21. Milano-Desenzano . .	127.	1846
6. Alessandria-Arona. .	102.	1845	22. Milano-Piacenza . . .	65.	1861
7. Valenza-Vercelli . . .	42.	1860	23. Piacenza-Bologna . .	147.	1859
8. Mortara-Vigevano . .	13.	1857	24. Bologna-Ferrara . . .	52.	1862
9. Torreberetti-Pavia . .	41.	1862	25. Bologna-Ancona . . .	206.	1861
10. Torino-Cuneo.	87.	1855	26. Livorno-Firenze . . .	98.	1844
11. Savigliano-Saluzzo. .	16.	1856	27. Pisa-Firenze	99.	1856
12. Cavallermagg.^re-Bra .	13.	1855	28. Pisa-Massa	42.	1861
13. Torino-Pinerolo. . . .	38.	1854	29 Empoli-Siena.	128.	1850
14. Torino-Susa.	53.	1854	30. Napoli-Presenzano . .	89.	1843
15. Torino-Novara-Mag.^ta	116.	1858	31. Cancello-S. Severino .	44.	1846
16. Chivasso-Ivrea	33.	1858	32. Napoli-Salerno	55.	1860

Ed il seguente:

Quadro delle Ferrovie in costruzione al 1.° marzo 1862.

Denominazione.	Chil.	Denominazione.	Chil.
1. Domodossola-Arona	59	12. Ancona-Roma	282
2. Cava d'Alzo-Novara	42	13. Castel Bolognese-Ravenna	39
3. Massa-Confine francese	272	14. Ancona-S. Bened. del Tronto	90
4. Milano-Pavia	37	15. S. Benedetto-Otranto	551
5. Treviglio-Cremona	62	16. Pescara-Ceprano	231
6. Bergamo-Lecco	22	17. Foggia-Salerno	181
7. Bologna-Pistoia	98	18. Bari-Taranto	94
8. Torrita-Chiusi-Orte	103	19. Taranto-Reggio	428
9. Asciano-Grosseto	96	20. Messina-Siracusa	160
10. Livorno-Chiarone	205	21. Catania-Palermo	270
11. Firenze-Arezzo	86		——

Nel marzo 1863 calcolasi che l'Italia abbia 3,081 chilom. di strade ferrate in completo esercizio, di cui 2,411 appartengono al Regno, e 670 al Veneto ed alle province ora pontificie. Sono in via di costruzione 1,800 chilom., dei quali 750 saranno messi in esercizio nel corr. anno.

Telegrafia. — Estensione delle linee governative nel

gennaio 1863	chilom.	10,800
Sviluppo dei fili governativi	»	22,400
Numero degli uffici governativi	»	392
Numero delle macchine in attività nei medesimi	»	724
Dispacci spediti nel 1862 dagli stessi	N.°	1,163,136
Spese ordinarie pel 1862	L.	3,761,238. 22
Prodotto del 1862	»	2,500,000. —
Gomene telegrafiche esistenti governative	chilom.	40
Gomene in riparazione	»	100
Gomene che si stanno collocando	»	330
Gomene da collocarsi	»	42

Proprietà della Compagnia del Telegrafo Sottomarino del Mediterraneo, che si acquista dal Governo.

Linee in Sardegna	chilom.	306
Sviluppo dei fili delle medesime	»	600
Gomena fra Sardegna e Corsica	»	16
Linee di Corsica	»	180
Gomena fra la Corsica e Sarzana	»	130
Linee private continentali	»	892
Sviluppo dei fili privati	»	1017
Numero degli uffici privati	»	70

Per gli Stabilimenti di Credito, le Borse, i Porti, i Fari ed altre pubbliche instituzioni di utilità economica e commerciale, il lettore troverà i relativi ragguagli sotto il rispettivo nome delle città e piazze italiane, che ne sono sedi.

ITAQUI. — Piccolo porto brasiliano sulla sinistra dell'Uruguay a 29° 20′ lat. S. e 59° long. O., emporio principale del *mate*, erba stomatica che in tutta l'America del Sud adoprasi in luogo del tè.

IZABAL. — Porto del Guatemala nel golfo del Messico. — Nel 1859 ha importato pel valore di 639,119 dollari, ed esportato per un valore di poco inferiore. — Lo Stato europeo che faccia più affari con quel porto, ed in generale con tutta la repubblica, è l'Inghilterra, il cui commercio con Izabal fu, nel 1859, di 346,453 dollari.

J

JACMEL. — Città dell'isola d'Haïti a 18° 12′ lat. N., 75° 2′ long. O. — 5,000 ab. — I paesi che traffichino di più con quella piazza sono gli Stati-Uniti e la colonia portoghese di S. Tomas.

JAMES-TOWN. — Cap. dell'isola di Sant'Elena, nell'Atlantico, posseduta dagli Inglesi. Lontana 2,000 chilometri dal continente africano, l'isola è compresa fra i meridiani di 8° 6′ 30″ e 7° 57′ 45″ long. O., e fra i paralleli di 15° 53′ 50″ e 16° 1′ lat S. — La capitale è un buono scalo ed ancoraggio pei viaggi dell'India; le navi vanno a provvedervisi di acqua eccellente, carni fresche, uova, latte, riso, tè, zucchero.

JAROSLAW. — Città della Russia europea, a 57° 37′ 30″ lat. N. e 37° 50′ long. E. — La navigazione a vapore sul Volga e sul Kama le dà una discreta importanza commerciale, e le ne promette una assai maggiore in avvenire.

JEDDA. — V. DJEDDA.

JERSEY. — V. SAINT-HELIER.

K

KALUGA. — Città della Russia europea, sulle rive dell'Oka, a 54° 30′ lat. N. e 33° 49′ long. E. — Fa un attivo commercio di granaglie, pelli conciate, setole di maiale.

KAMPOT o CAN-VOT. — Città e porto dell'antico reame di Cambogia o Khmer, nell'India Trasgangetica, già vastissimo, oggi ridotto a piccola regione, per le conquiste del regno di Siam e dell'impero di An-nam. — Da quel porto la colonia inglese di Singapore trae riso, pepe, gomma-gutta, sostanze tintorie, teck, legno d'aquila, avorio, seta, cambiando questi prodotti con tessuti di cotone, armi, oppio ecc.

KARAGATZ. — Villaggio della Turchia europea, presso alla Maritza e non lungi da Andrinopoli. Il territorio è importante per la produzione del grano, dell'orzo, del granturco, dell'avena, del sesamo, del vino e della seta.

KARASU-BAZAR. — Città di Crimea, a 44 chilom. da Simferopoli, a 70 da Teodosia ed a 160 da Perecop. — 20,000 ab. — Vi si conciano pelli, vi si fabbricano candele, saponi, stoviglie, ferramenta, marocchini ecc. — Attivo commercio di lane.

KARIKAL. — Città dell'Indostan, sulla costa di Coromandel, a 10° 55' lat. N. e 77° 24' long. E. — Possedimento francese. Fertile suolo. — Commercio abbastanza attivo sul fiume Arcelay.

KAZAN. — Città della Russia europea, a 55° 48' lat. N., e 46° 40 long. E. — 60,000 ab. — Posta sul Volga, e sulla strada di Kiachta, d'Irbitt e di Nijni-Novogorod, è emporio degli scambi tra la Russia, la Siberia e l'Asia. — L'industria più importante è la fabbrica de'cuoi e de' marocchini. — Sonvi pure grandi fabbriche di sapone e di candele.

KEHL. — Città del Granducato di Baden sulla destra del Reno, testa del famoso ponte viadotto, che lega la rete ferroviaria germanica con la francese. È il principale ufficio-frontiera dello Zollverein.

KENEH. — Città d'Egitto sulla destra del Nilo, a 26° 9' lat. N. e 30° 25' long. E. Emporio commerciale renduto importante dai pellegrinaggi alla Mecca.

KENIEBA. — Fattoria francese nel Senegal, destinata specialmente alla coltivazione ed al traffico delle polveri d'oro.

KERASSUN. — Città e porto della Turchia asiatica, a 40° 57' lat. N. e 36° 3' long. E. — I greci e gli armeni vi hanno numerose e forti case di commercio, i cui generi sono gli stessi che quelli di Trebisonda e di Sinope. (V.)

KERTCH. — Città e porto della Russia europea, sullo stretto omonimo che riunisce i mari Nero e d'Azof, nel mezzodì della Crimea, a 45° 21' lat. N. e 34° 3' long. E. — Scarso commercio; entrata, in media, di 120 navi all'anno. — L'importazione (che ammonta al valore di 40,000 rubli circa) consiste in derrate e tessuti pel consumo locale; e l'esportazione (di 60,000 rubli), in grano, orzo, grane di lino, pesce, caviale, lana, pelli gregge.

KÉ-TCHO. — Città cinese, sulle rive del Long-ca, a 130 chilometri dal mare, a 22° 36' lat. N. e 102° 36' long E. — Coltivazione di miniere d'oro, d'argento e di rame; e commercio importante di consumo.

KEY-WEST. — Città della Florida in America. Porto vasto e sicuro. — L'industria principale e caratteristica della piazza consiste nel salvataggio dei bastimenti naufragati, che si fa a prezzo dibattuto fra le parti interessate. In media non si perdono meno di 30 a 50 legni su quei paraggi; ed i profitti del salvataggio si calcolano ad un valore di circa un milione di franchi. Oltre questa iudustria, vi si esercita la pesca, la raccolta delle spugne e la preparaziono del sale per via di evaporazione.

KEZALINK. — Villaggio della Turchia europea, alle falde dei Balcani, gov. d'Andrinopoli, e celebre per la produzione delle eccellenti essenze di rosa.

KHARKOW. — Città della Russia europea, a 50° lat. N., ed a 33° 23′ long. E. — 33,000 ab. — Importante mercato, nel quale si concentrano i prodotti manufatti di Moscovia, le materie prime del centro e del mezzodì dell'impero, e le merci estere provenienti dal porto di Odessa. Disgraziatamente, questo grande movimento non si operò finora che per mezzo del carro da bovi; ma le ferrovie in costruzione, quelle specialmente tra Kharkow e Mosca da un lato e tra Kharkow e la Crimea dall'altro, daranno un immenso impulso al commercio di quella piazza. — Vasti lanifici, fonderie di sego, fabbriche di sapone costituiscono l'importanza industriale di questa città. — Sonvi quattro fiere all'anno: una dal 1.° al 28 gennaio; la 2.ª dal 12 maggio al 14 giugno; la 3.ª dal primo al 29 agosto; la 4.ª dal 24 di settembre al 27 di ottobre: in media, l'importanza collettiva di queste fiere è calcolata, per le quantità portatevi, a 22 milioni e 1/2 di rubli, e per le quantità vendutevi a 13 milioni di rubli. La più importante è la prima.

KHARTUM. — Cap. del Sudan egizio, presso il confluente del Bar-el-abiad e del Bar-el-azrek, i due fiumi che formano il Nilo. A tal sua situazione deve la sua importanza commerciale, come centro e deposito delle provenienze delle derrate meridionali che vanno al Mediterraneo, e delle merci europee che si distribuiscono nell'interno.

KHERSON. — Città della Russia europea, a 46° 37′ lat. N., e 30° 17′ long. E. — Porto sulla destra del Dnieper. — 38,000 ab. — Centro del cabotaggio della parte occident. del Mar Nero. — I legnami da costruzione dall'interno della Russia vi scendono lungo il Dnieper; vi affluiscono pure i sali di Crimea, il carbon fossile, i vini, le frutta, gli oli ed altri prodotti stranieri, che vi si scambiano coi cereali, colle grane oleose, coi seghi, con le lane ecc. delle vicine province. — Buoni cantieri da costruzione e fabbriche di cordami.

KIACHTA. — Celebre borgata della Russia asiatica, nella Siberia orientale, a 3 verste e 1/2 dalla città di Troistkosavsk, non lungi dalla frontiera cinese, presso al 50° di lat. N., ed al 103° 54′ long. E. — Essa è il precipuo centro delle relazioni commerciali tra la Russia e la Cina. Quest'ultimo impero manda specialmente a Kiachta i suoi tè, dei quali ne vennero nel 1859, ultimo anno sul quale si posseggano dati precisi, ben 215,381 casse. Le esportazioni russe per la Cina furono nell'anno medesimo come segue:

Tessuti di lana. .	2,929,806	rubli.
Pelliccerie.	1,078,731	»
Tessuti di cotone	986,219	»
Cuoia	302,163	»
Merci diverse. . .	403,729	»
Totale.	5,760,648	rubli, pari a L. 23,042,592

Pervennero inoltre dalla Cina metalli preziosi per 1,687,171 rubli, pari a L. 6,748,684.

I dazi doganali in Kiachta diedero 5,770,063 rubli, pari a L. 23,080,252.

Il consumo del tè in Russia ha un'immensa importanza che tende a crescere giornalmente. L'importazione annuale media di questa sostanza era nel periodo 1755—1762 . . . di 11,000 pouds.

»	1762—1785 . . .	»	29,000 »
»	1798—1800 . . .	»	56,459 »
»	1801—1810 . . .	»	75,076 »
»	1811—1820 . . .	»	96,145 »
»	1821—1830 . . .	»	143,196 »
»	1831—1840 . . .	»	190,228 »
»	1841—1850 . . .	»	306,334 »
»	1851—1856 . . .	»	295,000 »

La diminuzione fu cagionata dallo scoppio delle turbolenze e della guerra civile nella Cina. Dalle provincie cinesi a Mosca le spese di trasporto di questa derrata ammontano a 105 fr. per cassa di 25 chilogrammi, ossia 4 fr. 20 cent. per chilogr. Le spese di dogana salgono a 3 fr. 20 cent. per chilogr.

Due principali classi di mercanti fanno il traffico di Kiachta: quelli di Siberia, e quelli di Mosca. I primi concentrano in sè il commercio delle pelliccerie; i secondi gli altri rami di affari, e specialmente le transazioni sul tè. L'importazione marittima dei prodotti europei fatta attualmente in Cina dalle navi inglesi, olandesi, amburghesi ecc., fa una formidabile concorrenza ai negozianti russi di Kiachta. Lo stesso dicasi del commercio del tè: accennavamo di sopra come le spese totali da cui è gravato il chilogramma a Mosca ammontino a fr. 7. 40. Ora, il nolo da Canton ad Amburgo od a qualunque altra città marittima europea, è di 125 a 150 fr. per 50 piedi cubi: si può, su questa base, calcolare che la cassa di tè di 25 chilogr. paghi un nolo di 9 a 10 fr., ossia 38 cent. circa al chilogr., il quale, aggiungendovi le spese di dogana, non ammonterà così che a 3 fr. 58 cent. La differenza, in favore del trasporto per mare, è adunque almeno di 3 fr. 82 cent. per chilogr.

KIA-HING-FU. — Città cinese, posta a 30° 52′ 48″ lat. N., e 118° 12′ 41″ long. E., nella provincia di Tche-kiang. — Importanti saline sono a poca distanza. — Vi si fabbrica una grandissima quantità di seterie, e di *lo-kao* ossia verde di Cina.

KIEFF. — Città della Russia europea, sul Dnieper, a 50° 27′ lat. N. e 27° 40′ long. E. — 56,000 ab. — Riceve in deposito le granaglie che Odessa ne trae per l'esportazione, non che i vini, tessuti, chincaglierie ed altre merci straniere che quel porto vi manda in ricambio. — Fa pure molti affari con la Polonia russa ed austriaca. — Nel governo di Kieff sono numerose ed importanti fabbriche di zucchero di barbabietole. — Si tiene in questa città una fiera, detta *dei Contratti*, nel mese di gennaio, alla quale sono portate merci per circa 1,600,000 rubli, ammontando le vendite alla metà di questa somma.

KIEL. — Piazza marittima dell'Holstein, sul Baltico, a 54° 19′ 43″ lat. N. e 7° 48′ 3′ long. E. — Collegata da regolari linee di piroscafi

ai principali porti del Nord, e da una rete di ferrovie ad Amburgo e ad altre cospicue città germaniche. — Gran traffico di grani, burro ed altre derrate indigene: le esportazioni di granaglie ammontano a più di 260,000 tonnellate. Importante ramo d'affari sono pure i legnami da costruzione. — Possiede una trentina di navi, di una portata collettiva di circa 3,000 tonnellate. — Fiera annuale dal 6 gennaio al 2 febbraio; ed un'altra a S. Michele, notabile per la vendita dei rinomati cavalli dell'Jutland.

KIENG-DJA. — Cap. del regno di Corea, a 37° 12′ lat. N. e 125° 12′ long. E. — Commercio con la Cina, la Manciuria ed il Giappone. — Prodotti speciali: tele di ortica, stoffe di crine, carta stimata. Si esportano pelliccerie, corna di cervo, sale.

KI-LUNG. — Ottimo porto dell'isola di Formosa, dipendente dalla Cina, a 25° 15′ lat. N. e 119° 25′ long. E. — Si esporta carbon fossile e riso.

KINGSTON. — Cap. della Giammaica e principale porto di quell'isola, possedimento inglese, a 18° lat. N. e 76° 5′ long. O. — Clima insalubre. — Nei dintorni stupende piantagioni di canna da zucchero. — Commercio attivissimo; esportaz. di zucchero, caffè, tabacco, cotone, legni tintori e celebre rum; importaz. manufatti, farine e carni salate.

KINGSTON. — Città del Canadà, possedimento inglese, sull'estremità N. E. del lago Ontario, a 44° 8′ lat. N. e 78° 7′ long. O. — Ottimo porto. Cantieri da costruzione.

KING WILLIAM'S TOWN. — Cap. della nascente colonia inglese di *East-London*, nella Cafreria, in Africa. — Fondata nel 1855 è già in via di prosperità, ed esporta per l'Inghilterra quantità discrete di cuoia e di lane. Vi si pubblicano due giornali e vi si apre ora una ferrovia.

KIUNG-TCHEU-FU. — Grande città della Cina, nell'isola di Haï-Nan, a 20° 2′ 26″ lat. N. e 107° 28′ 10″ long. E. — Aperta nel 1858 al commercio europeo, che vi porta panni inglesi, oppio, vetri, tessuti di cotone, pelli, chincaglierie; ed esporta zucchero, tabacco, noci d'arec, anice stellato, cocchi, rotin, cannella, olio di cocco, sale, legname.

KLAGENFURT. — Città austriaca in Carinzia, sul Glau. — Fabbriche di seta, panni, acciaio, armi, cerussa ed altri prodotti chimici. — Esporta il ferro di Carinzia.

KOBBÈ. — Città del Darfur, nell'Africa interna, a 14° 11′ lat. N. e 25° 48′ long. E. — La carovana che ogni anno va alle città sante dell'Arabia, esporta denti d'elefante, gomma, tamarindo, corna di rinoceronte, radica di *futra* che tinge in rosso, piume di struzzo, grane medicinali, schiavi. Questi prodotti vanno in Egitto, donde si esportano per le principali piazze di destinazione. In ricambio, il Darfur riceve le merci europee.

KONISBERGA. — Città prussiana sul Pregel, a 54° 42′ 50″ lat. N. e 18° 9′ 40″ long. E. — Patria di Em. Kant, essa conserva la sua celebrità universitaria e scientifica; ma è ancora centro importante di affari: possiede vasti cantieri da costruzione, seghe a vapore, raffinerie di zuccheri, fabbriche di cera, tintorie, fonderie di caratteri, stabili-

menti metallurgici, filature di cotone, ecc. — Il porto di Konisberga è Pillau, sul canale per cui il golfo Frische-Haff comunica col Baltico.

KOSSEIR. — Porto egizio sul Mar Rosso, a 35° 57′ lat. N. e 23° 30 long. E., capace solo di piccole navi. — I pellegrini che vanno alla Mecca vi fanno attivo commercio. — Ma il suo traffico, un tempo assai importante per le merci d'India e di Arabia che vi transitavano per l'Europa, è destinato a cadere per la concorrenza ogni di più formidabile di Suez, a meno che una ferrovia non venisse a collegarla al Nilo, com'è in progetto.

KOSTROMA. — Città della Russia europea, sul Volga, a 57° 46′ lat N., e 38° 05′ long. E. — La navigazione a vapore regolarmente stabilita sul più gran fiume d'Europa tende a rialzare Kostroma dalla decadenza che la affliggeva e a darle una importanza commerciale ed industriale ogni dì maggiore. Ha cantieri da costruzione per battelli e macchine a vapore, fabbriche di tessuti di lino, concerie ecc.

KOURSK. — Città della Russia europea, a 51° 44′ lat. N. e 33° 21 long. E. — La sua posizione sulla strada da Mosca a Kharkow e da Kieff a Voroneje le dà una notabile importanza commerciale. — Le operazioni della fiera, detta *Korennaïa*, che vi si tiene nel mese di luglio, ammontano in media ad oltre 7 milioni di rubli. — Possiede varie fonderie di sego, concerie, fabbriche di cordami, lavanderie di lane, fabbriche di zucchero di barbabietola, di sapone, di carta, distillerie, birrerie ecc.

KRASNOIARSK. — Città della Russia asiatica, sulla sinistra riva del gran fiume Jenisseii, a 50° 7′ lat. N. ed 89° 55′ long. E. — Fa un attivo commercio di pelliccerie, prodotto della caccia locale, e spedite dopo la concia ad Irbitt ed a Nijni-Novogorod.

KURATCHI. — Importante città marittima del Sind, contrada alle foci e nel Delta dell'Indo, e soggetta al dominio britannico, a 24° 52 lat. N., e 64° 57′ long. E. — Il porto fu dagli Inglesi migliorato e renduto capace dei più grossi bastimenti. — Il movimento commerciale di quella piazza è grande assai: importa tessuti ed altri manufatti europei, ed esporta lane, grane oleose, indaco, salnitro, scialli del Cachemire, cavalli, sete greggie, grano e sale.

L

LAGOS. — Isola e città della costa occidentale d'Africa, sul fiume omonimo che sbocca nell'Atlantico, a 6° 26 20″ lat. N. ed 1° 5′ 48″ long. E. — Situato tra il paese di Benin e quello di Dahomey, il porto di Lagos ha una certa importanza pel traffico di quelle contrade. — Gli Inglesi furono i primi fra gli Europei a stabilirvisi nel 1851; altri imprenditori e trafficanti europei li seguirono, tra i quali anche non pochi Italiani, specialmente Genovesi. Citeremo fra questi ultimi con particolare encomio il Sig. Cap. G. B. Scala, Console nostro in quel paese, e dalle

cui *Memorie* pubblicate in Sampierdarena nel 1862 (1 vol. in 8.°) ricaviamo in parte le notizie seguenti. — La città contiene circa 20,000 ab. — Il porto, pei frangenti della sbarra, non è accessibile dai grossi navigli, che si fermano ad un miglio circa di distanza. — Il prodotto più importante è l'olio di palma, a cui fa d'uopo aggiungere l'olio di nocciuolo, i denti di cavallo marino, sevo vegetale, avorio e cotone. — Le importazioni consistono in acquavite del Brasile, degli Stati-Uniti, dell'Avana; tabacco del Brasile, manifatture di cotone di Manchester, seterie e velluti di Francia e d'Italia, damaschi, coralli di Tunisi, conterie di Venezia, fucili, polvere, pistole, sciabole, coltelli, utensili culinari di ferro, barre, chiodi, cerchi di ferro, sale raffinato inglese, tavole di pino e d'abete, paste, carne salata, conserve, conchiglie delle Indie Orientali, chincaglieria a buon prezzo d'ogni genere. — Le esportazioni ammontano, secondo il Sig. Scala:

in Olio di palma	tonn.	10,000
» » di nocciuolo.	»	1,000
» Avorio	quint.	1,000
» Cotone	balle	5,000
» Granone.	tonn.	100
» Panni	balle	15,000
» Sevo vegetale	tonn.	1,500

LAGUNA DE TERMINOS. — Porto del Messico, da cui si esporta in gran copia il legno di Campeccio.

LAHINA. — Città e porto dell'isola Maui, una delle Sandwich, a 20° 51′ 50″ lat. N. e 158° 41′ long. O. — Frequentata dai balenieri. — Le monete, i pesi e le misure sono quelle degli Stati-Uniti. — Lo zucchero è il precipuo prodotto del paese; vengono poi il caffè, la patata (che si esporta per la California), il grano (che dà circa 11,000 ettol. all'anno). Le importazioni consistono in prodotti manufatti d'ogni genere degli Stati-Uniti ed in seterie della Cina. — Il numero di bastimenti che frequentano quel porto è in media di 150 all'anno.

LAHR. — Una delle più trafficanti città del Baden, in prossimità della ferrovia, tra Basilea e Francoforte-sul-Meno. — Gran fabbrica di tabacchi; produzione di caffè, cicoria, cartoni, marocchini, tessuti di lana, di cotone e di seta. Importaz. di vini, canape, spezierie, olio fino.

LAMBAIECA. — Porto del Perù, nella rada omonima, e sulla sinistra del fiume dello stesso nome, ad 8 chilom. dalla foce. — Esportazione di zucchero, tabacco, lavori in paglia, argento in verghe, pelli ecc.

LAMIA o ZEITUN. — Città di Grecia sul golfo omonimo, nella Ftiotide. — 10,000 ab. — Prossima alla frontiera turca, accoglie un buon numero di viaggiatori, specialmente nell'epoca delle fiere di Patrajik e di Farsala. — I dintorni danno ottimo bestiame, cereali e seta.

LAMU. — Porto della costa orient. d'Africa, sul lido del Zanzibar, da cui gli Inglesi traggono denti d'elefante, corna di rinoceronte, gomme, cera, cuoia, pelli, granone, sesamo, importandovi tessuti di cotone, mussoli, fucili, polvere, ferro, ottone ecc.

LANCASTER-CITY. — Città della Pennsylvania, negli Stati-Uniti, sulla linea ferroviaria Filadelfica — Harrisburgo. — La contea o provincia di cui è capo-luogo, produce in grandi quantità granone, frumento, patate, foraggi, burro, avena. — Ha inoltre una molto attiva industria, molini, seghe, forni, manifatture di strumenti aratorii, di carrozze, concerie, ecc.

LANGRES. — Città di Francia, a 47° 5′ 67″ lat. N. e 2° 59′ 50″ long. E. — Notabile come deposito di olii, e come centro di una florida industria di coltelleria.

LANTHALA-REEVA. — Porto dell'isola di Viti-Lebù, nell'Arcipelago delle Fidji, nell'Oceano Pacifico. Fra queste 211 isole (situate tra 15° 43′ e 19° 4′ lat. S. 174° 40′ e 179° 40′ long. E.), 80 non sono che scogli deserti. La più grande è appunto Viti-Lebù, che ha 360 miglia geografiche di circuito. — Gli abitanti sono eccellenti marinai. — Coltivano con successo il cotone, la noce di cocco, il caffè, la moscata, la curcuma, la canna da zucchero, l'indaco. — Vi si trovano pure tartarughe, tripang, ottimo legname da costruzione. — Il commercio vi è fatto quasi interamente da navi inglesi ed americane. — Esso ha luogo sotto forma di baratto dei prodotti in natura, e calcolasi il prodotto netto a 250 %.

LAON. — Città francese nel dipart. dell'Aisne, centro del commercio dei tessuti di cotone, delle tele battiste e della biancheria da tavola di S. Quintino, degli specchi di S. Gobain, delle vetrerie, ferrerie e latterie di Folembrey.

LA PAZ D'AYACUCHO. — Città principale della Bolivia, nell'America merid., a 16° 29′ 54″ lat. S. e 70° 49′ 38″ long. O. — La prossimità dell'Illimani e di altre altissime montagne delle Ande, procura ai dintorni di quella città una grande varietà di climi e di temperature, che permette una corrispondente varietà di vegetazione. — Non sono lontane le miniere di rame di Corocoro, i cui prodotti sono il principale alimento dell'esportazione. Le importazioni consistono dei varii manufatti, non esistendo industria locale capace di fornirli.

LARACHE o EL-ARICH. — Città marittima del Marocco, sull'Atlantico, a 35° 12′ 40″ lat. N., e 8° 27′ 24″ long. O. — Questo porto, alla foce del fiume Leukos, è sicurissimo, ma solo per bastimenti che non oltrepassino le 200 tonnellate, perchè sul banco di sabbia ivi esistente non sono che 14 o 15 piedi di fondo. Siccome questo banco cambia di posizione per le correnti, i capitani non debbono mai avventurarsi ad entrare senza un piloto pratico. Da un interessante rapporto del signor De Martino console italiano a Tangeri, inserito nel fasc. 6.° del *Bollettino Consolare*, ricaviamo le notizie seguenti sul porto di Larache:

Bastimenti entrati dal 1.° *agosto* 1860 *al* 31 *agosto* 1861.

Con carico.		In zavorra.		Totale.		Valore del carico.
N.°	Tonn.	N.°	Tonn.	N.°	Tonn.	L.
56.	2,350.	47.	1,885.	103.	4,235.	975,360
Bastimenti usciti.						
97.	3,890.	1.	42.	98.	3,932.	911,365

I diritti del porto sono: al pilota, per entrare, per ogni tonnellata, *munzune* 4 (la *munzuna* = L. 0,3 $^{3}/_{4}$); al pilota per uscire, munzune 4; ancoraggio, munzune 3.

LARNACA o LARNICA. — Città della costa S. E. dell'isola di Cipro, a 34° 54′ 30″ lat. N. e 31° 20′ 30″ long. E. — È il porto principale di imbarco per l'esportazione delle sete. — Il movimento commerciale di quella piazza può calcolarsi, importaz. ed esportaz. riunite, a circa 6 milioni di lire.

LATAKIA. — Ant. *Laodicea*, città di Siria, a 35° 30′ 30″ lat. N., e 33° 27′ 40″ long. E. — Essa ed Alessandretta sono i due porti di Aleppo. — Porto di angusta entrata e non buono all'ancoraggio che dei bastimenti inferiori a 100 tonnellate. Esportaz. di lane, sesamo, orzo, tabacco celeberrimo.

LAVAL. — Capo l. del dipart. della Maienna in Francia, a 48° 18′ lat. N., e 2° 57′ long. O. — Centro importante di telerie di varie specie. — Vi sono, tra la città e i dintorni, 60 fabbriche di tele, che impiegano da 10 a 12,000 operai, e danno un prodotto totale di circa 14 milioni di franchi.

LA VALLETTA. — Cap. dell'isola di Malta, sulla costa orientale, a 35° 53′ 4″ lat. N., e 12° 10′ 10″ long. E. — 30,000 ab. — Precipua stazione delle flotte britanniche nel Mediterraneo. — Grande emporio delle merci inglesi. — La sua posizione geografica nel centro del Mediterraneo, tra l'Europa, l'Africa e l'Asia, fa di Malta uno dei più importanti punti commerciali del globo. — Nel 1852 le importazioni ammontarono a 43 milioni di fr., e le esportaz. a 22 milioni. — L'Inghilterra ha esportato per Malta nel 1856 i prodotti e valori seguenti:

Tessuti di cotone	L. st.	144,150
Carbone fossile.	»	99,676
Tessuti di lana	»	28,525
Ferro e Chincaglieria.	»	28,268
Zucchero raffinato	»	24,272
Tabacco greggio	»	17,004
Tessuti di lino.	»	12,972

La metropoli ricevette da Malta tanti prodotti per L. st. 215,202, divisi come segue:

Grano	quarters	4,612
Orzo	id.	3,578
Olio d'oliva.	tonnell.	360
Vino	galloni	34,839
Seta greggia	libbre	62,353
Lana	id.	260,731
Denti d'elefante.	quintali	838
Zolfo.	id.	1,881

Malta è presentemente il centro di una estesissima navigazione a vapore, avendo tutte le principali linee del Mediterraneo una stazione

alla Valletta. — In quanto al movimento della navigazione, ecco le bandiere principali che figurarono nell'entrata e nell'uscita nel 1852.

Inglese	per tonn.	208,860
Francese	» »	158,636
Italiana	» »	108,230
Russa	» »	86,804

LAWRENCE. — Città del Massachussets, negli Stati-Uniti, sulle rive del Merrimack. — Centro d'importantissime filande di cotone e di lana, e di cantieri da costruzione.

LAYBACH o LUBIANA. — Cap. della Carniola in Austria, sulla linea da Trieste a Vienna. — 20,000 ab. — Esportaz. di grano, miele, canape, carta, zucchero.

LEEDS. — Città della contea d'York in Inghilterra, sull'Aire e sulla ferrovia Nord-Centrale. — 200,000 ab. — Patria di William Hirst, il celebre inventore delle macchine pel lanificio, Leeds è il precipuo centro di questa industria in Inghilterra. Conta infatti ben 102 fabbriche di lana, con 803 telai, mossi da 2,388 cavalli-vapore, lavorati da 10,300 operai. Sonvi inoltre fabbriche di lino, che occupano 1,405 donne ed 870 uomini. — 667 lavor. sono impiegati nella costruzione di macchine; e pari numero nelle miniere di carbone. Arroge le arti ceramiche, la filatura del cotone, quella della seta, la produzione dei tappeti, le vetrerie, la fabbrica dei chiodi, quella dei sacchi e cordami, le saponerie ecc., le quali tutte sono ivi fiorenti.

LEER. — Porto dell'Ost-Frisia (reame di Hannover) sulla destra della Leda, non lungi dal suo confluente coll'Ems. — Vasti cantieri da costruzione.

LEIDA. — *Leiden* in olandese, città dei Paesi-Bassi, sul Reno. — Ricchissima ed industriosa nel Medio Evo, molto decaduta nel secolo scorso, risorgente oggidì. — Esportazione cospicua di burro e di formaggi. — Celebri le sue coperte di lana. — Produce tessuti di lana destinati specialmente alla esportazione per la Cina e pel Giappone. — Fabbrica inoltre tele da vele, ovatte, cappelli di seta e di feltro, marocchini, sapone, colla forte ecc.

LEMBERG o LEOPOL. — Cap. della Gallizia (Imp. d'Austria). — 75,000 ab. — Fabbrica panni ordinari, tele, carta, acquavite, zucchero di barbabietola. — I russi vengono a scambiarvi le loro pelliccerie coi tessuti austriaci.

LIBAU o LIBAVA. — Città e porto della Russia europea, nella Curlandia, sul Baltico, a 56° 31′ lat. N. e 78° 10′ long. E. — Quando sia ultimata la gran rete di ferrovie dell'impero, Libau collegata al centro ed al mezzodì della Russia, acquisterà grande importanza.

LIEGE. — Città del Belgio, sulla Mosa, a 50° 39′ 22″ lat. N., 3° 11′ 29″ long. E. — 95,000 ab. — È circondata da vari comuni che ne sono come sobborghi: Herstal (8,000 ab.), Seraing (17,000) Anglcur, Chênee, Ongrei, Grivegnee ecc. — È questo uno dei massimi centri industriali dell'Europa continentale. — La provincia di Liege è percorsa da uno

dei più abbondanti letti di carbon fossile, la cui estrazione nel 1857 dava i risultati seguenti:

Miniere in attività	N.°	92
Operai impiegati	»	17,233
Produzione tonn. 1,720,053 valore	L.	19,583,045
Spese	»	16,456,721
Salario annuale medio dell'operaio	»	630

Nel 1858 la quantità era salita a tonnellate 1,852,929.

La provincia stessa contiene filoni di ferro, pirite, zinco e piombo, la cui produzione nel 1858 fu:

Minerali di ferro	tonn.	26,713	del valore di	L. 122,370
» di piombo	»	5,898	»	» 1,040,523
» di zinco	»	74,511	»	» 4,192,957
» di pirite	»	15,134	»	» 352,000

L'arte siderurgica ha in Liege una delle principali sue sedi. Ecco i dati statistici ad essa relativi:

ALTI FORNI. — In attività	N.°	19
Operai	»	1,821
Produzione di ghisa	tonn.	117,446
Valore	L.	11,926,472
FONDERIE. — In attività	N.°	30
Operai	»	1,342
Produzione	tonn.	20,138
Valore	L.	1,183,870
FABBRICHE DI FERRO. — In attività	N.°	18
Operai	»	2,338
Produzione	tonn.	60,638
Valore	L.	14,489,664
ALTRE OFFICINE pel ferro	N.°	27
Operai	»	449
Produzione	tonn.	12,212
Valore	L.	4,179,766

Importantissima è a Liege, come in genere nel Belgio, l'industria dello zinco. Le fabbriche dove questo metallo è lavorato, sono in N.° di 18, con un personale di 2,750 operai, ed una produzione annua di tonnellate 34,393, del valore di 24,192,700 fr.

Alla lavorazione del piombo sono dedicate sei officine, che occupano 85 operai, e dànno una produzione annua di 2,157 tonn., ed un valore di 1,136,335 fr.

Cinque officine lavorano il rame, con 175 lavoranti, e con un prodotto di 916 tonnellate, pel valore di L. 2,886,000.

Due fabbriche d'acciaio, hanno 250 operai, 1,300 tonn. di produzione, e valore di L. 1,300,000.

L'industria delle macchine è importantissima nel distretto di Liege. Lo stabilimento di John Cokerill a Seraing è uno dei più grandiosi in Europa.

Le fabbriche d'armi di Liege sono celebri da secoli.

Vetrerie, cartiere, concerie, filande di lana, birrerie, distillerie ed altre officine hanno sede in Liege e nei dintorni.

LILLA. — C. l. del dipart. del Nord in Francia, a 50° 38′ 43″ lat. N. e 0° 43′ 27″ long. E — 120,000 ab. — Fortezza di prim'ordine. — Centro industriale e commerciale importantissimo. — Il territorio produce per tre o quattro milioni di franchi di lino, che in parte è esportato, ma che in maggior porzione lavorasi in paese, e dà luogo ad un movimento annuo di oltre 30 milioni di fr. pei soli fili. — La produzione del refe da cucire impiega da 4 a 5 mila operai, e dà luogo ad una esportazione di più che 16 milioni di franchi. — Sonvi 117 case commerciali in Lilla che fabbricano e commerciano tele rinomatissime. — Una ventina di opificii producono tessuti di lana e misti, detti *articoli di Roubaix*. — Il cotonificio vi fece grandi progressi: vi ha 60 fabbriche, con 412,960 fusi, 8,000 operai. — Le grane oleose, prodotte in copia dal fertile territorio, vi sono lavorate da un centinaio di molini. — Si è nel circondario di Lilla che la produzione dello zucchero di barbabietole nacque e maggiormente si sviluppò in Francia, e vi occupa 5,000 operai. — L'arte della tintura e dell'imbianchimento, i prodotti chimici, la costruzione di macchine, vi sono anch'esse in fiore.

LIMA. — Cap. del Perù, ad 8 chilom. dal Pacifico, a 12° 2′ 34″ lat. S. a 79° 27′ 45″ long. O. — 90,000 ab. — Sebbene la rivoluzione che staccò il Perù dalla spagnuola dominazione ne abbia fatto nel 1821 una repubblica, Lima ha pur tuttavolta conservato le tradizioni e le abitudini della corte dei vicerè, ed è una città di estremo lusso, a soddisfare il quale l'industria del paese è impotente. Si è dunque il commercio estero che ne sopperisce i prodotti, scambiandoli coi metalli preziosi, col guano e col salnitro. (V. CALLAO, CHINCHA e PERÙ)

LIMERICK. — Importante piazza marittima dell'Irlanda, a 52° 39′ lat. N. e 10° 53′ long. O., sul Shannon a 90 chilom. dalle foci di questo fiume nell'Atlantico. — 70,000 ab. — Grosse navi di 600 tonn. possono rimontare il fiume fino alle calate di Limerick. — Fabbriche di tela, di pizzi rinomati, di fili da pesca, di guanti, di pelli conciate, di birra o d'acquavite. — Grande esportaz. di cereali, bestiame, burro, salumi.

LIMOGES. — Capo l. del dipart. dell'Alta Vienna, in Francia, a 45° 49′ 42″ lat. N. e 1° 5′ 48″ long. O. — Possedendo ne' suoi dintorni il prezioso caolino, essa fabbrica buone porcellane; ha fabbriche di flanelle, di carta, di guanti, di coperte ecc. Il valore annuo di tutte queste produzioni industriali è estimato 30 milioni di fr.

LINZ. — Cap. dell'Alta Austria, sulla destra del Danubio. — 28,000 ab. — Città molto industriale: una sola filanda meccanica di lino vi possiede 6,650 fusi; ha inoltre grandi filande di cotone e di lana, fabbriche di tappeti, costruzione di piroscafi. — La sua posizione su un gran fiume ed in prossimità di una bella rete di ferrovie assicura a Linz estese relazioni commerciali, specialmente con la Baviera e l'Ungheria.

LIONE. — Capo l. del dipart. del Rodano, in Francia, a 2° 29′ 9″ di long. E., ed a 45° 44′ 58″ lat. N. — 300,000 ab. — Importantissima e come città industriale e come piazza commerciale. — Il setificio, importatovi dagli Italiani sul cominciare del secolo XV, vi fece immensi progressi. Attualmente quest'arte è rappresentata in quelle parti dello impero da 400 fabbricanti e da 100,000 telai, dei quali 30,000 circa in città e nei sobborghi, e gli altri nel resto del dipartimento ed in quelli dell'Isera, dell'Ain, della Loira e del Giura. Da sei ad otto fabbricanti alimentano ognuno 2,000 telai; da 20 a 30, ne hanno da 500 a 1000; gli altri da 100 a 200. Gli operai tessitori sono distinti col nome di *canuts*. La tintoria della seta annovera in Lione una ventina di officine, di cui quattro colossali. Esse occupano quale 300, quale 100, quale 50 e quale 30 operai; in tutto, oltre a due mila. E poichè ogni lavorante può apparecchiare 4 chilogrammi di seta al giorno, ne consegue che la città può darne annualmente 2,920,000 chilogrammi — Le fabbriche della città di Lione producono seterie per un valore medio annuale di 500 milioni di fr. Lo spaccio ne è ripartito all'incirca come segue:

Consumo interno	milioni	130
Spedizione in America	»	180
» in Inghilterra	»	60
» in Levante	»	60
» nel Belgio ed in Olanda.	»	70

L'Italia, il Levante, l'Asia minore, la Cina, il Giappone, il Bengala e la Persia concorrono a fornire Lione di sete greggie. Il valore delle sete italiane importate annualmente supera i 150 milioni di fr.

Oltre a questa precipua, altre industrie sono floride in Lione. La passamanteria vi conta 40 fabbricanti, 200 grandi telai e 300 piccoli, oltre ad altri 300 in campagna. L'esportazione dei passamani d'oro e d'argento fu nel 1858 di 4,817 chilogr., del valore di 1,396,930 fr. — Si fabbricano in Lione telai, strumenti e macchine in gran copia. — L'arte del ferro non vi occupa meno di 9,000 operai. — Cinque grandi fonderie di rame, quattro fabbriche di campane, la fonderia in bronzo, l'oreficeria, la produzione dei bottoni, quattro seghe meccaniche, vari stabilimenti di ebanisteria, la fabbricazione dei cuoi, dei cappelli, degli oli di colza e di noce, quella delle candele, dei liquori, delle farine, della birra, delle paste alimentari, dei prodotti chimici, dei profumi, della colla di pesce, dei turaccioli di sughero, delle carte dipinte, delle vernici, della soda, delle tele cerate, dei fiori artificiali, degli aghi da cucire ecc., fanno di Lione uno dei più poderosi centri industriali del continente.

Una così florida industria alimenta naturalmente un attivo commercio. — Abbiamo già accennato quello delle sete. Gli articoli di spezie e droghe in grosso danno luogo ad un considerevole movimento d'affari, poichè Lione alimenta di coteste derrate i dipartimenti vicini ed anche la Svizzera occidentale. — I panni e le tele sono pure oggetto

di un traffico importante che non si limita al locale consumo. — Enorme è il commercio del carbon fossile, che trae i suoi prodotti dal bacino della Loira, da Saint-Etienne, da Rive-de-Gier, da Terre-Noire, da Firming. — I formaggi del mezzogiorno della Francia hanno in Lione il principale loro emporio.

Gli affari in stoffe di lana e di lino si operano a contanti o a termine da 4 a 6 mesi, con lo sconto di 2 a 3 per %. — Per le seterie in genere il termine è di 3 mesi, lo sconto del 14 o 15 per %; per i *foulards*, dal 3 al 4 p. %; per le sete, tre mesi, sconto 12 p. %. — Per i coloniali, 2 a 4 mesi, senza sconto. — La senseria nei grani e coloniali è del 1/2 p. %; per le sete 7/8 p. % sul prezzo netto di sconto. — Le arti ed i mestieri sono ordinati in corporazioni, ad ognuna delle quali corrisponde una società di mutuo soccorso, il cui presidente è nominato dal governo. — Una *Cassa di Prestiti* fu creata dal governo all'effetto di anticipare agli operai le somme di cui possono avere bisogno. — Sotto il nome di *Société de garantie contre le piquage d'once* indicasi una società destinata ad impedire e reprimere i furti della seta che avevano luogo durante le varie manipolazioni da questa materia subite. — L'antica Banca di Lione è dal 1848 in qua una delle precipue succursali della Banca di Francia. — Vi ha inoltre una Cassa di Sconto. — Sonvi molte società d'assicurazione sulla vita, contro gli incendii, contro la grandine, contro i rischi della navigazione fluviale. — Camera di commercio, tribunale di commercio, e consiglio di probiviri (*prud'hommes*). — A promuovere i progressi industriali efficacemente concorre l'insegnamento tecnico e professionale. La scuola della *Martinière* occupa fra questi stabilimenti il primo posto, e somministra ottimi capi fabbrica, industriali e commercianti, forniti di una solida e positiva istruzione.

LIPSIA. — Importante città di Germania, nel regno di Sassonia, presso il confluente dell'Elster, della Parta e della Pleissa. — 80,000 ab. — Posta in mezzo alla Germania, sta a capo di una vasta rete ferroviaria. — Celebri sono le sue tre grandi fiere, di tre settimane ciascuna, che cominciano annualmente il 1.° dell'anno, a Pasqua ed a S. Michele. — La prima ha perduto la sua antica importanza, tranne per alcuni articoli di consumo, e specialmente per cuoia e panni. — Nelle altre due affluiscono da 20,000 a 25,000 forestieri. Gli affari più notevoli si fanno in:

1.° panni e manifatture di lana, di cui si portarono in una sola fiera pel valore di 45 milioni di franchi;

2.° cuoio e pelli;

3.° pelliccie;

4.° manifatture di cotone, lino, sete e stoffe miste;

5.° chincaglierie.

Ecco uno stato delle quantità di merci portate alla fiera di S. Michele nel 1861:

Manifatture di cotone . . .	Chilogr.	1,572,000
Ferrerie.	»	196,800
Fili d'ogni sorta	»	98,150
Vetro e specchi	»	151,100
Merci di legno fine.	»	84,650
Strumenti musicali.	»	20,750
Abiti fatti nuovi.	»	57,850
Merci di rame ed ottone . .	»	40,250
Merci di ritaglio.	»	494,350
Cuoio.	»	1,214,450
Merci di cuoio.	»	187,150
Pannilini	»	503,550
Carta.	»	165,600
Porcellana.	»	201,750
Pelliccie.	»	106,500
Seterie	»	82,250
Merci di mezza seta	»	90,700
Lavori in paglia.	»	8,350
Tapezzerie.	»	8,050
Panni e manifatture di lana.	»	2,995,650
Carrozze.	»	10,850
Merci diverse	»	131,750
Totale	Chilogr.	8,422,500

Lipsia è centro di un immenso commercio librario, esercitatovi da più di 190 ditte.

Sarebbe desiderabile che gli Italiani affluissero più che non facciano in Lipsia; ma il varco ferroviario alpino accrescerà certamente le nostre relazioni con quel grande mercato.

Misure. — *Lineari: fuss* = 0,2825 m.; *zoll* = 0,02356 m.; *elle* = 0,565 m.; *stab* = 1,130 m.; *elle di Brabante locale* = 0,6856 m.; *klafter* = 1,695 m. — *Di capacità per materie secche: scheffel* = 103,895 lit. (V. Dresda) — *Pei liquidi: fuder* = 910,224 lit.; *fass* = 379,260 lit.; *ohm* = 151,704 lit.; *eimer* = 75,852 lit.; *auker* = 37,926 lit.; *visirkanne* = 1,4044 lit.

Pesi. — *Pfund* = 500 gr.; *loth* = 15,625 gr.; *quinte* = 3,906 gr.; *richtpfennig* = 0,977 gr.; *centner* = 50 chilogr.; *schiffslast* = 2000 chilogr.

Monete. — *Reichstaler* = L. 3,7117; *neugroschc* = L. 0,1237; *pfennig* = L. 0,0124.

CAMBI.

		Certo.		Incerto.
Amburgo.	breve vista	300 marchi banco	±	152 1/4 a 151 — tall.
Amsterdam.	id. e 2 mesi data	250 fior. oland. . .	±	142 1/4 a 142 1/8 tall.
Augusta	id.	100 fior. Aug. . . .	±	101 7/8 a 101 1/4 tall.
Berlino, Breslavia.	id.	100 tall.	±	101 1/8 a 99 5/9 tall.
Brema.	id.	100 tall.	±	108 1/2 a 110 talleri.

		Certo.	Incerto.
Colonia, Dusseldorf, ecc.	breve vista	100 tall.	± 99 3/4 talleri.
Francoforte sul Meno ..	id.	100 fiorini.	± 56 3/4 à 56 2/8 tall.
Londra	id. e 2 mesi data	1 lira sterl. ...	± 6 tall. 19 1/2 gros.
Nuova-York	breve vista	1 dollaro.	± 1 tall. 12 1/2 gros.
Parigi	id. e 2 mesi data	300 franchi.	± 80 5/8 a 80 1/2 tall.
Vienna, Trieste.......	id.	150 fior. conv...	± 92 1/2 a 91 3/4 tall.

LISBONA. — Cap. del Portogallo, sulla destra del Tago, non lungi dalla sua foce nell'Atlantico, a 38° 42′ 24″ lat. N. ed 11° 28′ 45″ long. O. — Ottima e vasta rada; porto spazioso, e grande movimento commerciale, come apparisce dal seguente riassunto:

Anni.	Importazione.	Esportazione.	Riesportazione.
1855	57,600,000 fr.	38,700,000 fr.	8,400,000 fr.
1856	89,700,000 »	20,700,000 »	13,600,000 »
1857	81,500,000 »	23,200,000 »	18,000,000 »
1858	88,800,000 »	25,200,000 »	19,100,000 »
1859	70,000,000 »	20,000,000 »	18,000,000 »
1860	90,000,000 »	30,000,000 »	20,000,000 »

I paesi che hanno preso la maggior parte in questo commercio sono: l'Inghilterra e le sue colonie, il Brasile, la Francia, le colonie portoghesi e gli Stati-Uniti.

Il movimento delle navi nel porto di Lisbona nell'anno 1860, fu:

	LUNGO CORSO.			CABOTAGGIO.		
	Navi.		Tonnellate.	Navi.		Tonnellate.
Entrate	1,433	portanti	382,765.	1,166	portanti	95,592
Uscite.	1,401	»	401,373.	1,097	»	103,836
Totali	2,834	»	784,138.	2,263	»	199,428

fra cui 906 vapori portanti 444,594 tonn. — La parte spettante alla bandiera portoghese non ammontò che a 702 bastimenti della portata di 190,883 tonnellate.

Rispetto alla parte che prende l'Italia nel traffico portoghese, ricaviamo i dati seguenti da un interessante rapporto del Sig. Conte Bobone R. Console a Lisbona, inserito nel *Bollettino Consolare* dell'agosto 1862. — Nel 1831 la piazza di Lisbona riceveva dall'Italia merci pel valore di . . . . Reis 362,232,097
Ed esportava per l'Italia merci pel valore di . . . . » 553,048,042

Totale. . . Reis 915,280,139

Nell'anno economico scaduto il 30 giugno 1861 Lisbona importava dall'Italia merci pel valore di . . . . . Reis 109,614,300
Ed esportava pei nostri porti » . . » 156,713,150

Totale. . . Reis 266,327,450

Da questi dati apparirebbe una enorme diminuzione, della quale sa-

rebbe stato desiderabile conoscere le cagioni, che l'autore di quelle notizie non ha indicate.

La principale esportazione da Lisbona è quella dei vini, che nell'anno 1860-61 ammontò a 566,578 decalitri, del valore di reis 1,174,589,260. Le precipue destinazioni di tale esportazione furono:

Brasile		Decal. 386,611		Reis 786,977,500	
Inghilterra		»	79,382	»	168,528,000
Colonie portoghesi	Africa occident.[e]	»	53,350	»	103,082,600
	Africa orientale.	»	7,548	»	15,611,200
	Asia.	»	10,513	»	20,022,000

Misure. — *Di lunghezza: palmo de craveiro* = 0,22 m.; *dedo* = 0,01833 m.; *linha* = 0,00229 m.; *pé* = 0,33 m.; *pollegada* = 0,0275 m.; *palmo de craveiro avantejado* = 0,2269 m.; *palmo da junta* = 0,200 m.; *vara* = 1,10 m.; *covado* = 0,66 m.; *grande covado* = 0,6707 m. — *Di capacità materie secche: moyo* = 830,445 lit.; *fanega* = 55,363 lit.; *alqueire* = 13,831 lit.; *meio* = 6,9205 lit.; *quarta* = 3,46025 lit.; *outava* = 1,730125 lit.; *meio outava* o *salamina* = 0,875 lit.; *maquia* = 0,4325. lit. — Per liquidi: *almude* = 16,74 lit.; *pote* = 8,37 lit.; *canada* = 1,395 lit.; *meia canada* = 0,6975 lit.; *quartilho* = 0,174375 lit.; *tonelada* = 1004,40 lit.; *pipa* = 502,20 lit.; *baril* = 301,32 lit.

Pesi. — *Quintal* 58,752 chil.; *arroba* = 14,688 chil.; *arratel* o *libra* = 459 m.; *meio arratel* = 229,5 gr.; *quarto arratel* = 114,75 gr.; *onça* = 28,6875 gr.; *outava* = 3,5859 gr.; *scrupulo* = 1,1953 gr.; *grao* = 0,0498 gr.; *tonelada* = 793,152 chil.

Monete. — La moneta di conto è il *reis* = L. 0,00555. Contasi per 1000 reis = L. 5,5555; o per *conto* ossia milione di reis. È uso di separare con un segno convenzionale ciascuna di queste unità quando trattasi di numeri che ne contengono parecchie. Il segno del *milreis* è $; quello del *conto* (:); così per iscrivere il numero 39,487,685, si usa la seguente notazione 39:487$685 reis, leggendosi 39 contos, 487 milreis, 685 reis. — Contasi ancora per *contos de contos*, o mille milioni di milreis — Altre monete di conto del piccolo commercio sono: *cruzado novo* = 480 reis; *cruzado antiguo* = 400 reis; *tostoe* = 100 reis; *pataco* = 40 reis; *vinten* = 20 reis; e i da 10 e da 5 reis. — Le *monete effettive* sono rare e di variabile intrinseco, massime le coniate prima del 1854. Ecco la loro lista.

ORO.

Coroa di 10,000 reis (1854)	valore intrinseco	L.	55. 88 c.
Coroa di 5,000 » (1835)	»	»	30. 13 »
Dobrao da 20,000 » (1835)	»	»	169. 53 »
Dobrao da 12,800 » (1722)	»	»	90. 39 »
Joaneje	»	»	45. 20 »
Dobrao di 20,000 reis (1725)	»	»	168. 50 »
Lisbonina	»	»	33. 81 »
Milreis da 1,200 reis	»	»	8. 22 »
Cruzada da 480 »	»	»	3. 30 »
1/2 *Dobrao* di D. Miguel	»	»	45. 04 »

ARGENTO.

Tostao da 100 reis (1854) . . . . valore intrinseco L. 0. 504 c.
Coroa da 1,000 » (1835) . . . . » » 5. 97 ».
Cruzado da 480 reis . . . . » » 3. 40 »

CAMBI.

		Certo.	Incerto
Amburgo. .	3 mesi data	1000 reis	± 48 $1/2$ scill. banco.
Amsterdam	id.	40 cruzade da 400 reis	± 43 fiorini correnti.
Genova. . .	id.	1000 reis	± L. 5. 528 cent.
Livorno. . .	id.	1 lira toscana.	± 144 reis.
Londra . . .	30 o 60 g. vista	1000 reis	± 54 $1/4$ a 53 $7/8$ pence.
Madrid . . .	8 giorni vista	1 piastra forte.	± 935 reis.
Napoli . . .	3 mesi data	1 ducato	± 889 »
Parigi. . . .	100 giorni data	1000 reis	± fr. 5. 50 c.
Trieste . . .	3 mesi data	1 fiorini conv.	± 375 reis.
Venezia. . .	id.	3 lire austr.	± 375 »
Vienna . . .	id.	1 fior. conv.	± 375 »

L'uso è di 30 giorni. La provvigione di cambio è $1/3$ o $1/2$ %; la mediazione, di $1/8$; lo sconto, di 2 $1/2$ %. — Tara esatta, meno che per lo zucchero greggio, per cui si deduce, oltre la tara, 17 libbre per cassa. La commissione merci è di 2 $1/2$ %; lo sconto 2 $1/2$; la mediaz. merci $1/2$ % da ambe le parti. (V. PORTOGALLO)

LIVADIA. — Città di Grecia, a 80 chilom. da Atene, centro di un attivo commercio di cereali, robbia, tabacco, lane e mignatte.

LIVERPOOL. — Dopo Londra, è la prima città di commercio dell'Inghilterra e del globo, nella ricca ed industre contea di Lancaster, sulla destra del Mersey, a 7 chilom. dalla sua foce nel mare d'Irlanda, a 53° 22' lat. N. e 5° 17' long. O. — Popolaz. alla fine del secolo XVII, 5,000 ab.; nel 1765, 50,000, nel 1801, 82,000; nel 1851, 376,000; oggi coi sobborghi 600,000. Ecco il numero ed il tonnellaggio dei bastimenti entrati nei docks di Liverpool dal 1810 al 1858, secondo ci informa il Macculloch:

Anni.	N.° delle Navi.	Tonnell.°	Anni.	N.° delle Navi.	Tonnell.°
1810	6,729.	734,391	1821	7,810.	839,848
1811	5,616.	611,190	1822	8,136.	892,902
1812	4,599.	446,788	1823	8,916.	1,010,819
1813	5,341.	547,426	1824	10,001.	1,180,914
1814	5,706.	518,957	1825	10,837.	1,223,820
1815	6,440.	709,849	1826	9,601.	1,228,318
1816	6,888.	754,243	1827	9,592	1,225,313
1817	6,079.	653,425	1828	10,703.	1,311,111
1818	6,779.	754,690	1829	11,383.	1,387,957
1819	7,849.	867,318	1830	11,214.	1,411,964
1820	7,276.	805,033	1831	12,537.	1,592,436

Anni.	N.° delle Navi.	Tonnell.°	Anni	N.° delle Navi.	Tonnell.°
1832	12,928.	1,540.057	1846	19,951.	3,096,444
1833	12,964.	1,590,461	1847	20,889.	3,351,539
1834	13,444.	1,692,870	1848	20,311.	3,284,963
1835	13,941.	1,786,426	1849	20,733.	3,639,646
1836	14,959.	1,947,613	1850	20,457.	3,536,337
1837	15,038.	1,908,984	1851	21,071.	3,737,666
1838	14,820.	2,026,206	1852	21,473.	3,912,506
1839	15,445.	2,158,691	1853	20,490.	3,889,981
1840	15,998.	2,445,708	1854	22,030.	4,316,583
1841	16;108.	2,425,461	1855	20,024.	4,096,160
1842	16,458.	2,425,319	1856	20,886.	4,320,618
1843	16,606.	2,445,278	1857	22.032.	4,645,362
1844	18,411.	2,632,712	1858	21,352.	4,441,943
1845	20,521.	3,016,531	—	—	—

Molte cause hanno contribuito a produrre questo immenso incremento di Liverpool: primieramente la fortunata sua posizione, che la rende il principale porto del commercio coll'Irlanda e con gli Stati-Uniti; in secondo luogo il prodigioso sviluppo delle manifatture di Manchester, e di altri centri industriali del Lancashire e dell'Yorkshire dei quali è il porto; ma più che tutto, la sagacia e la perseveranza con le quali gli abitanti si sono adoperati ad arricchire di comodi e di facilitazioni il loro porto. L'area dei docks di Liverpool occupa oggi 212 acri, e le calate hanno l'immensa estensione di 16 miglia! — Fra le cagioni che hanno più efficacemente promosso i progressi di quella piazza, sono da annoverarsi ancora le grandi linee di servizi marittimi a vapore, dirette a pressochè tutte le parti del globo.

Liverpool è uno dei principali porti dell'emigrazione. Ecco il numero e la destinazione degli emigranti partiti in tre anni.

Destinazioni.	N.° nel 1856.	nel 1857.	nel 1858.
Stati-Uniti	96,666.	106,867.	51,721
America Centrale e Meridionale	237.	199.	258
Colonie Nord-Americane.	7,805	9,855.	5,078
Indie Orientali, Capo di Buona Speranza ecc.	88.	89.	2,221
Colonie Australiche	22,709.	38,596.	22,013
Colonie delle Indie Occidentali	53.	41.	35
Totale	127,558.	155,617.	81,326

Il movimento generale della navigazione del porto (entrata ed uscita) è estimato da Baines ad 8 o 9 milioni di tonnellate, cioè un settimo circa del movimento totale dei porti Inglesi. Nel 1800 l'entrata e l'uscita riunite di quel porto rappresentavano 450,000 tonnellate; nel 1820, 805,000 tonnellate; nel 1840, 2,445,000 tonnellate; e nel 1850, 3,536,000 tonnellate.

Baines porta a più di 100 milioni di lire sterline, ossia 2,500 milioni di franchi, l'ammontare annuale delle operazioni marittime di Liverpool! — Il valore dei prodotti inglesi esportati dal porto di Liverpool, si è innalzato da 25,703,847 lire sterl. nel 1839, a più del doppio, cioè a 55,173,756 lire sterl. (o 1,379,344,000 fr.) nel 1857. Vi figurano principalmente i fili e tessuti forniti da Manchester e dal Lancaster, dal Cheshire e dall'Yorkshire; i prodotti dell'industria liniera di Belfast, le stoviglie dello Staffordshire, le chincaglierie di Birmingham, la coltelleria di Sheffield, i ferri ed acciai dello Staffordshire, dell'Yorkshire, del Galles; il burro d'Irlanda, il cacio di Chester, il sale di Northwich. — Le import. formano un valore di 40 a 50 milioni sterl., e consistono principalmente in cotone, zucchero, caffè, tè, riso, tabacco, sego, salnitro, potassa, solfo, olii, canape, caccao, legnami, sago, granaglie, farine, spiriti ecc.

Ecco la tariffa dei diritti principali di navigazione:

1.° *Diritti di porto e dock.* — Per le navi provenienti dai porti d'Europa di qua dal capo Nord, dal Cattegat e dal Capo Finisterre non che dall'Irlanda, per tonnellata	Scell. 0. 9	d.ⁱ
Dai porti del mar Bianco, dal Cattegat e dal Baltico, dal Capo Finisterre allo stretto di Gibilterra, dalle Canarie, da Madera e dalle Azzorre, dalla Groenlandia e da Terra Nuova	» 1. 0	»
Da tutti gli altri porti	» 1. 3	»
2.° *Diritti di faro.* — Navi di lungo corso	» 0. 1	»
» di cabotaggio	» 0. ½	»
3.° *Diritti di fuochi fluttuanti.* — All'entrata come all'uscita	» 0. ½	»
4.° *Diritti d'ancoraggio.* — Navi britanniche	» 1. 3	»
» straniere	» 1. 6	»

LIVORNO. — Grande ed importantissima piazza di commercio dell'Italia, e principale porto delle province toscane, a 43° 33′ lat. N. e 75° 7′ long. E. — 100,000 ab. — Il movimento di questo porto, che nel 1858 era stato di 130 milioni, salì nel 1860 a 135 milioni e mezzo; il valore delle esportazioni per via di terra, salì del pari da 84 a 90 milioni.

Ecco qual'è la parte presa in questo commercio dai paesi esteri:

	Importazione. L.	Esportazione. L.
Inghilterra	40,711,000.	11,660,000
Francia ed Algeri	39,233,000.	8,890,000
Russia e Mar Nero	18,122,000.	2,190,000
Olanda e Belgio	9,291,000.	2,312,000
Terra-Nuova	3,763,000.	4,395,000
Turchia e Paesi Barbareschi.	6,892,000.	4,650,000
Stati Germanici	4,506,000.	3,145,000
Spagna	5,031,000.	1,595,000
Egitto	3,132,000.	3,100,000
Austria	1,216,000.	3,440,000

Gli articoli principali del commercio livornese, divisi secondo i paesi di provenienza e di destinazione, sono:

Articoli.	Valori.	Provenienze.	
Cereali	L. 23,980,000	Russia	L. 16,692,000
		Turchia	» 1,401,000
		Egitto	» 1,348,000
Generi coloniali	» 16,894,000	Belgio e Olanda	» 6,897,000
		Francia	» 4,331,000
		Terra Nuova	» 1,666,000
Tessuti diversi e filati.	» 25,590,000	Inghilterra	» 13,790,000
		Francia	» 7,360,000
Carni salate e pesci	» 5,844,000	Inghilterra	» 411,000
		Terra Nuova	» 2,198,000
		Francia	» 224,000

Articoli.	Valori.	Destinazioni.	
Filati e tessuti	L. 11,895,000	Francia	L. 3,480,000
		Turchia	» 1,530,000
		Russia	» 1,490,000
Olii e grassi	» 8,405,000	Inghilterra	» 5,340,000
		Francia	» 1,000,000
		Germania	» 450,000
		Terra Nuova	» 400,000
Cereali	» 970,000	Inghilterra	» 970,000
Prodotti chimici	» 1,260,000	Francia	» 760,000
		Inghilterra	» 500,000

Precipuo ramo d'affari in Livorno è il commercio dei cereali. Furonvi epoche in cui le grandi fosse frumentarie contennero perfino un milione di sacchi di grano in deposito. — I cenci, dei quali prima facevasi grande esportazione, subirono, massime per la guerra d'America, una sensibile diminuzione.

Ecco il movimento della navigazione del porto di Livorno nel 1861:

		Navi.	Tonnellaggio.
Arrivi	a vela	5,879.	426,971
»	a vapore	1,598.	408,851
Partenze	a vela	5,870.	425,369
»	a vapore	1,598.	408,851

Non compresi 80 legni, che ancorarono di rilascio entro i secchi della Meloria, di una portata totale di 15,200 tonnellate.

I Livornesi esercitano assai attiva la pesca del corallo sulle coste di Algeria, di Sardegna, di Toscana e dell'Elba, raccogliendo da 6 a 7 mila chilogr. di corallo.

Tra le industrie locali, le più importanti sono: la concia delle pelli (esercitata da 12 concerie), la fabbrica del sapone, quella delle punte di Parigi, quella dell'olio di lino, la biacca, le bottiglie ed i turaccioli, la lavorazione dei coralli, la confetteria ed i frutti canditi, la lavorazione dell'alabastro e dell'avorio, la produzione delle seterie, della carta, delle stoviglie, delle armi, del tabacco, dell'essenza di rose, dei cordami ecc.

LOANDA (San Paolo d'Assumpçao de). — Cap. del governo di Angola, nelle colonie portoghesi della costa occidentale d'Africa, a 8° 46' 12" lat. S, 10° 48' 54" long. E. — 12,000 ab. — Grande centro una volta della tratta dei negri, scemata in oggi, e con lei la mal guadagnata importanza della città; la quale va però dedicandosi con crescente attività ed altri più onesti rami di commercio e specialmente a quelli delle gomme, dell'avorio, della cera, del caffè, dell'olio di palma, delle cuoia, dell'oro, del ferro, del rame, solfo, salnitro, petrolio, sale, cotone, canna da zucchero, indaco, riso, olio di cocco, ricino, tabacco e legname da costruzione, articoli tutti dei quali è ricco il paese. — I regolamenti doganali prescrivono che ogni nave arrivante deve essere raccomandata ad un consegnatario del paese, il quale riceve 100 dollari per albero, ed un tanto per cento (a trattative) sul carico. I diritti di porto si aggravano ancora del donativo di 20 dollari accordato per ogni nave al segretario del governo e delle gratificazioni dovute al medico in capo, all'ospedale, agli impiegati doganali, alle guardie del porto ecc., regime assurdo che oppone enormi ostacoli al commercio. Gli Americani del Nord sono i più attivi importatori di tessuti di cotone, biscotto, farina e burro

LOBEID. — Cap. del Kordofan, Stato dell'Africa interna settentrionale, da cui si esportano gomme, avorio, penne di struzzo, tamarindi, bestiame e schiavi.

LODI. — Città di Lombardia, a 28 chilom. S. E. di Milano — 20,000 ab. — La sua importanza industriale risulterà dai dati statistici seguenti: ha 51 filande di seta, producenti per circa 2,500,000 L.; 10 concerie di pellami, che producono per un valore di circa 1,450,000 L., 3 fabbriche di stoviglie; parecchie fabbriche di stoffe di lino. — Considerevole è l'esportaz. del riso, dei cereali, dei vini e dei lini. — Lodi è il principale emporio del formaggio impropriamente detto Parmigiano, e che, insieme al famoso *Stracchino*, è in gran parte prodotto nello ubertoso territorio di questa città.

LONDRA. — Cap. del Regno Unito di Gran-Bretagna e d'Irlanda, posta nella contea di Middlesex, sovr'ambe le rive del Tamigi, a 73 chilom. dalla foce. La sua popolazione, nel 1851, era di 2,362,000 ab. Oggi eccede i tre milioni. La sua superficie è di oltre 32,000 ettari. — Tutto è colossale in quel regno concentrato in una città, e sarebbe impossibile, a meno di eccedere troppo i limiti assegnatici dall'economia del nostro lavoro, il render adeguato conto non diremo già del complesso dei dati statistici che lo riguardano, ma eziandio solamente del suo movimento economico e commerciale. Ci limiteremo quindi ai più capitali cenni seguenti:

I. Navigazione e Commercio. — Benchè distante una sessantina di miglia dal mare, Londra gode tutti i vantaggi di un grande porto marittimo, essendo il Tamigi navigabile dai più grossi bastimenti. Con la bassa marea, il fiume è profondo, a monte di Greenwich, da 3 metri e 60 centim. a 3 m. 90 c., e, con l'alta marea, di 6 m. 60 c. La sua larghezza al *London Bridge* è di 138 m. 40. La polizia del fiume è fatta

dal *lord mayor* (sindaco); e le spese sono coperte dai dazi di navigazione e da un tenue diritto sui vini e sui carboni. La parte tecnica della sorveglianza del fiume appartiene a *Trinity-House*, corporazione incaricata per tutta l'Inghilterra degli interessi marittimi commerciali.

a) *Docks.* — I sette docks di Londra hanno una superficie totale di 200 ettari; e comprendendovi i magazzini, le calate ecc., di 750 ettari. Il quadro seguente fornirà le più importanti notizie statistiche su questi mirabili stabilimenti, nei quali si opera la maggior massa d'affari del mondo intero.

DOCKS	CAPITALE SOCIALE	SUPERFICIE dei BACINI	DATA della APERTURA	SPESE di COSTRUZ.
	franchi.	*ettari.*		*milioni fr.*
Delle Indie Occidentali.	—	26 —	1802	37 $^1/_2$
Di Londra	91,867,327	11 —	1803	77 —
Delle Indie Orientali . .	52,158,117	9 —	1806	15 —
Di Santa Caterina. . . .	48,979,950	4 $^5/_{10}$	1828	34 —
Commerciali	11,936,732	26 —	1660-1807	—
Supplem. delle Indie Occ.	—	13 —	—	—
Vittoria.	20,200,000	111 —	1855	25 —

I *Docks delle Indie Occid.* e quelle delle *Indie Orient.* (*West and East India Docks*) sono oggi riuniti sotto una sola gestione. Gli uni e gli altri dividonsi in docks per l'importazione ed in altri per l'esportaz. con bacini e magazzini appositamente distinti. — Due bacini hanno pure i *London Docks*, capaci di ricevere 500 navi da 200 ad 800 tonnellate, con immensi magazzini: le sole cantine possono contenere ettolitri 378,000 di vini e di spiriti. — Quelli di *Santa Caterina* con due bacini possono ricevere navi da 200 a 1,000 tonn. — I *Victoria Docks* sono destinati a ricevere gli innumerevoli legni da carbone. — I *Docks commerciali*, i soli che si trovino sulla destra del Tamigi, ed i più antichi di Londra, sono specialmente addetti ai legnami, ai cereali, al ferro, al guano e ad altre merci voluminose.

Ecco il movimento dei Docks di Londra negli anni 1857, 58, 59, 60.

DOCKS	1857		1858		1859		1860	
	Navi	Tonn.	Navi	Tonn.	Navi	Tonn.	Navi	Tonn.
Indie Orient. ed Occ.	3,608	842,572	3,021	817,320	3,672	825,704	3,955	874,232
Santa Caterina.....	944	201,941	804	202,740	801	217,719	905	223,397
Londra	979	390,759	912	372,702	594	224,569	484	196,138
Vittoria.	1,722	594,773	2,420	849,300	2,522	716,131	2,682	750,337
Commerciali.. .. .	—	—	—	—	—	—	1,331	365,026

I risultamenti finanziari, a cagione della concorrenza delle diverse compagnie furono poco soddisfacenti. Eccone il riassunto per il 1860:

	Entrate. fr.	Spese. fr.	Dividendo.
Indie Occidentali ed Orientali. .	10,517,425.	8,888,725.	6 — %
Santa Caterina.	6,549,875.	4,755,950.	3 3/4 %
e pel secondo semestre soltanto:			
Londra	5,151,150.	4,070,975.	1 1/8 %
Commerciale	—	—	2 1/2 %

Le azioni del *London-Dock* (di 100 lire sterl.) dopo essersi a lungo mantenute a 112 lire, discesero a 66 lire.

Più volte le Società dei Docks tentarono di ottenere dal Parlamento un aumento delle tariffe, ma sempre indarno: l'opinione pubblica vi si oppose irresistibilmente.

b) *Porto.* — Il movimento della navigazione del porto di Londra con paesi esteri presentò nell'anno 1860 i risultamenti che seguono:

	SOTTO BANDIERA INGLESE.		SOTTO TUTTE BANDIERE.	
	Navi.	Tonnellate.	Navi.	Tonnellate.
Entrate. . . .	4,510.	1,110,873.	9,136.	2,167,208
Uscite	3,043.	780,606.	4,603.	1,219,555
Totali. . .	7,553.	1,891,479.	13,739.	3,386,763

Relativamente all'anno 1859 vi fu aumento nelle navi, di N.° 1,005 e nelle tonnellate, di N.° 351,535. La parte della bandiera inglese si è accresciuta di 292 navi e di 166,945 tonnellate.

Le nazioni che presero più larga parte a questo traffico furono:

Francia	per tonn.	363,126
Olanda.	» »	351,546
Svezia	» »	326,389
Unione Americana.	» »	324,875
Russia.	» »	321,961
Germania (senza Prussia).	» »	267,623
Prussia	» »	231,127
Belgio	» »	211,319
Cina	» »	177,587
Italia.	» »	111,842

Vengono in seguito in ordine d'importanza; Spagna e Canarie, Danimarca, Portogallo ed Azzorre, Indie Occidentali ed Orientali (astrazion fatta dalle colonie inglesi), Brasile, Grecia, Perù, Equatore, Venezuela, Egitto, Buenos Ayres, Chili, ecc. ecc.

Il traffico del Porto di Londra coi paesi esteri soltanto ha nell'anno 1861 occupato 13,497 navi, portanti in tutto 3,372,232 tonnellate. Il traffico con le colonie adoperò nello stesso anno 1861, 3,097 navi, di 1,587,341 tonn. Adunque la navigazione generale del porto di Londra coll'estero e con le colonie ha dato un movimento totale nel 1861 di 16,594 navi e di 4,960,000 tonnellate.

c) Marina mercantile del porto di Londra. — Nell'anno 1701-2 il porto di Londra possedeva 560 navi portanti 84,882 tonn. con 10,065 marinai; nel 1832, 2,669 bastimenti portanti 565,174 tonn. con 32,786 marinai; nel 1857, 2,998 bastimenti portanti 859,140 tonn. Il tonnellaggio medio del 1701 era di 151 tonn.; era di 212 tonn. nel 1832; e di 286 nel 1857. I 2,998 bastimenti del 1857 si ripartono come segue:

	da 50 t. ed al di sotto		da 50 e più tonn.			da 50 t. ed al di sotto		da 50 e più t.e	
	navi.	tonnell.	navi.	tonnell.		navi.	tonnell.	navi.	tonnell.
a vela	666.	22,878.	1,830.	671,136.	a vap.	128.	4,070.	374.	161,056.

d) Importazioni, Esportazioni, Dogana. — Il commercio di Londra si compone in massima parte di materie prime per l'entrata, e di prodotti fabbricati per l'estrazione, il che del resto è il carattere generale del traffico del Regno Unito. — Il valore delle esportazioni eccede i 700 milioni, e non minore è quello delle importazioni. — La dogana di Londra rappresenta circa la metà del totale introito doganale del Regno, cioè 300 circa milioni di lire. Per dare un'idea dell'importanza delle operazioni doganali di quella metropoli, ci basterà il dire che nel 1856, 44 milioni di colli passarono tra le mani di 2,100 impiegati. A facilitare queste gigantesche transazioni, si è adottato un doppio sistema di credito, lasciando ai commercianti stessi la scelta fra le seguenti due combinazioni: 1.° il negoziante paga la dogana con assegni (*checks*) sul proprio banchiere, i quali d'ora in ora sono portati da un impiegato alla Banca, che li paga a vista, addebitandone il banchiere trattario; 2.° il negoziante paga la dogana con speciali biglietti di banca (*custom-checks*) che quest'ultimo stabilimento emette valevoli solo pel pagamento dei dazii, e dei quali la dogana solo può riscuotere il valsente.

e) Vendite pubbliche. — Le vendite agli incanti formano parte essenziale del sistema commerciale di Londra. Ad ogni trimestre hanno luogo con la massima pubblicità vendite enormi di lane, d'indachi, di cocciniglia, di tè e di casimiri. — Le vendite delle lane si fanno in giovedì nei mesi di febbraio, maggio, luglio ed ottobre. Tutte le lane arrivate prima del giorno fissato vi sono comprese; quelle giunte posteriormente sono rinviate al successivo incanto. La media delle quantità messe in vendita ogni volta ammontà da 2,000 a 3,500 balle (di 120 a 140 chil.). L'incanto ha luogo per ministero di sensali tanto da parte dei venditori, quanto dei compratori. Cataloghi stampati sono distribuiti gratuitamente. Gli accorrenti possono visitar la merce a giorni ed ore fisse.

f) Operazioni bancarie e di circolazione. — La Banca d'Inghilterra è il più colossale stabilimento di credito del mondo intero. Essa è ad un tempo banca commerciale ed istituto finanziario governativo. Fondata nel 1694, essa dovette traversare numerose crisi, delle quali sarebbe qui impossibile esporre anche in compendio la storia. Riassumeremo invece nella tavola seguente il movimento comparato della circolazione, del portafoglio, dei metalli preziosi e dei depositi della Banca, nel mese di febbraio di ogni anno, durante un mezzo secolo:

ANNI	CIRCOLAZIONE L. st.	PORTAFOGLIO L. st.	METALLI PREZIOSI L. st.	DEPOSITI L. st.
1808	18,189,000	27,384,000	7,855,000	11,962,000
1809	18,543,000	29,118,000	4,489,000	9,983,000
1810	21,020,000	35,379,000	3,501,000	12,457,000
1811	23,360,000	37,122,000	3,350,000	11,446,000
1812	23,408,000	38,026,000	2,983,000	11,595,000
1813	23,211,000	37,931,000	2,884,000	11,268,000
1814	24,801,000	41,990,000	2,804,000	12,455,000
1815	27,262,000	44,558,000	2,037,000	1,170,000
1816	27,013,000	43,401,000	4,641,000	12,389,000
1817	27,398,000	34,279,000	9,681,000	1,802,000
1818	27,771,000	30,905,000	10,055,000	7,998,000
1819	25,127,000	31,455,000	4,185,000	6,413,000
1820	23,484,000	26,187,000	4,911,000	4,094,000
1821	23,885,000	20,796,000	11,870,000	4,623,000
1822	18,665,000	15,973,000	11,057,000	4,690,000
1823	18,392,000	18,320,000	10,384,000	718,000
1824	19,737,000	18,872,000	13,310,000	10,098,000
1825	20,754,000	24,951,000	8,779,000	10,169,000
1826	25,468,000	32,919,000	2,460,000	6,936,000
1827	25,891,000	23,530,000	10,159,000	8,802,000
1828	21,981,000	23,581,000	10,347,000	9,198,000
1829	19,871,000	25,385,000	6,835,000	5,554,000
1830	20,051,000	24,204,000	9,171,000	10,763,000
1831	19,600,000	25,209,000	8,217,000	11,214,000
1832	18,052,000	24,333,000	5,293,000	8,937,000
1833	19,372,000	23,850,000	10,205,000	12,455,000
1834	19,050,000	25,212,000	9,225,000	13,087,000
1835	18,510,000	24,895,000	6,289,000	10,071,000
1836	18,195,000	27,208,000	7,918,000	13,985,000
1837	18,165,000	27,297,000	4,077,000	10,007,000
1838	18,975,000	21,958,000	10,471,000	10,825,000
1839	18,098,000	21,741,000	6,773,000	7,739,000
1840	16,504,000	21,611,000	4,311,000	6,556,000
1841	16,537,000	22,328,000	4,339,000	7,212,000
1842	16,952,000	22,586,000	6,125,000	8,657,000
1843	20,093,000	23,830,000	11,054,000	12,003,000
1844	21,122,000	22,479,000	15,784,000	13,972,000
1845	21,037,000	23,574,000	15,263,000	14,468,000
1846	21,231,000	32,609,000	13,481,000	21,370,000
1847	20,740,000	27,148,000	12,903,000	15,662,000

ANNI	CIRCOLAZIONE L. st	PORTAFOGLIO L. st.	METALLI PREZIOSI L. st.	DEPOSITI L. st.
1848	19,253,000	25,206,000	13,762,000	15,929,000
1849	19,172,000	23,822,000	15,167,000	16,185,000
1850	20,130,000	24,253,000	17,010,000	17,792,000
1851	20,284,000	26,525,000	14,509,000	17,410,000
1852	21,367,000	24,368,000	18,474,000	18,113,000
1853	23,967,000	27,761,000	19,176,000	19,657,000
1854	22,365,000	26,996,000	14,629,000	18,516,000
1855	20,703,000	29,635,000	13,698,000	18,985,000
1856	26,279,000	27,280,000	12,455,000	15,288,000
1857	24,043,000	30,111,000	8,069,000	21,088,000

Lo specchio seguente fornisce uno stato comparativo della Banca di Londra, nella settimana finita il 27 di maggio, dei quattro anni 1860, 1861, 1862 e 1863:

OPERAZIONI	1860 L. st.	1861 L. st.	1862 L. st.	1863 L. st.
Circolazione . . .	22,117,101	19,905,270	21,265,561	20,909,819
Depositi pubblici	7,489,290	6,873,823	6,937,808	8,002,346
Depositi privati.	12,551,247	11,643,565	14,685,087	13,842,818
Carte govern.ve .	9,728,913	9,916,605	10,335,491	11,151,395
Carte private . .	19,833,431	19,636,908	19,392,213	20,863,795
Riserva.	8,919,617	7,273,598	10,225,185	8,776,279
Metalli preziosi .	15,892,112	12,168,268	16,178,815	14,500,019
Meta dello sc.to .	4 p. %	6 p. %	3 p. %	4 p. %

Il *pari* delle azioni della Banca di Londra è di 100 lire st. ossia di 2,500 fr. Il loro corso massimo fu nell'anno 1817 nel quale valevano fr 6,425, ed il minimo fu nel 1778, in cui valsero 2,825. Il loro valore medio in questi ultimi anni è di 5,500 fr. Il massimo dividendo fu dato nel 1856, anno in cui fu dell'11 per %; il dividendo medio è dal 7 all'8 per %. — La più bassa meta dello sconto fu negli anni 1844 e 1852, in cui fu dell'1 3/4 per %; la più alta, negli anni 1847 e 1857, in cui fu del 10 per %.

La Banca ha succursali in undici delle principali piazze del reame, cioè: Manchester, Birmingham, Leeds, Liverpool, Swansea, Leicester, Bristol, Newcastle-on-Tyne, Norwich, Portsmouth e Plymouth.

L'amministrazione ordinaria di quell'immenso stabilimento è affidata

ad un governatore assistito da un vice-governatore e da 24 direttori, eletti annualmente tra gli azionisti inglesi o naturalizzati aventi tante azioni per almeno 50,000 fr. Il governatore deve avere tante azioni per 100,000 fr. almeno, ed il vice-governatore per 75,000. L'assemblea generale, che si raduna quattro volte l'anno, è composta degli azionisti presenti a Londra, proprietari di azioni per almeno 12,000 fr.

Oltre alla grande Banca, esistono in Londra 25 banche per azioni (*Joint Stock Banks*), le quali, oltre allo sconto degli effetti privati, tengono conti correnti, pagando ai deponenti un interesse, e corrispondendo assai esattamente alle nostre *Casse di Sconto* ed ai *Comptoires* francesi. — Una sessantina di *banche private* completano il gigantesco sistema della circolazione fiduciaria di Londra. Gli agenti di queste ultime case si adunano giornalmente in una sala presso *Lombard-street*, detta la *Clearing House*, dove scambiano e compensano i *checks* e le tratte rispettive, liquidando così in pochi minuti conti enormi. La somma totale di queste liquidazioni ammonta annualmente ad una *trentina di miliardi* e più, che sono per tal modo pagati senza che i debitori od i creditori abbiano adoperato materialmente un solo disco monetato. Tale è l'immensa economia che una sapiente organizzazione del credito e del commercio procura alla piazza di Londra! E poi vengono ancora da quando a quando a sostenere certi pseudo-economisti che la ricchezza di un paese è in ragione della quantità del numerario che vi circola!

A compiere questi cenni sul sistema mercantile di quella metropoli, ci resta a far parola delle grandi operazioni di assicurazione. — Le assicurazioni marittime sono esercitate da otto compagnie (*Royal Exchange*, *London*, *Alliance*, *Indemnity mutual*, *Marine*, *General Marine*, *Neptune* ed *Ocean*), ed inoltre da privati assicuratori (detti *Underwriters*) in numero di circa 200. Questi ultimi si radunano nel vasto locale, una volta caffè, del *Lloyd*, che forma una dipendenza del *Royal Exchange*, o Borsa; e la contrattazione si fa nel modo seguente: quando un mediatore riceve l'ordine di assicurare una nave od un valore qualunque a bordo di un bastimento, inscrive sovra un foglio di carta il nome della nave, quello del capitano, il luogo di destinazione, l'oggetto del viaggio, la merce destinata ad essere assicurata, il suo valore, non che tutte le altre indicazioni richieste. Propone quindi il rischio a vari *underwriters*, fino a che il valore totale sia assicurato dai diversi *tocchi*. Ciascun assicuratore scrive il proprio nome e la somma che prende a suo rischio, e ciò basta a concretare il contratto. La massa totale delle assicurazioni così operate è, anno medio, di oltre *un miliardo* di L. Egual somma è quella delle operazioni delle otto compagnie. — Due immensi registri giornalmente tenuti nel *Lloyd* fanno conoscere, l'uno le partenze e gli arrivi dei bastimenti, l'altro i naufragi, notizie preziose che lo stabilimento si procura con grande spesa mercè l'opera di corrispondenti sparsi in tutte le parti del globo. Vaste collezioni di carte marine, tutte le notizie interessanti la navigazione, una lista alfabetica

delle navi in mare con l'indicazione della loro capacità, dei capitani, del loro motore ecc., la pubblicazione di un diario speciale (il *Lloyd's list*), quella del *Lloyd's register of british and foreign shipping*, in cui annualmente si catalogano i bastimenti, con la data della loro costruzione, col loro stato di bontà ecc., tali sono i mezzi coi quali quella immensa e provvida instituzione ha dato opera ad agevolare ed organizzare le assicurazioni marittime.

Molte compagnie di assicurazione contro gli incendi, moltissime di assicurazione sulla vita (le quali ultime rappresentano un capitale assicurato di più che *cinquemila milioni* di fr.), completano questo colossale sistema di sicurtà.

II. — Industria. — A paragone del commercio e della navigazione, l'industria ha in Londra una importanza secondaria, stantechè l'enorme valore delle aree e l'alto prezzo della mano d'opera rispingono le grandi officine verso le adiacenti campagne. Assolutamente parlando però, le manifatture della metropoli costituiscono una potenza produttiva di prim'ordine. — Enumerando le principali, porremo in capo di lista le arti che fabbricano oggetti di vestiario, e particolarmente le seterie, che occupano più di 16,000 operai. Numerose sono pur quelle di mussoli, crespi, garze, tulli, merletti, tele di filo e di cotone, di oggetti di moda, di trecce di paglia, di abiti fatti da uomo e da donna, di stoffe impermeabili. — Londra conta molte e floride fabbriche di tessuti di fili metallici, di tappeti, di carta dipinta, di tele cerate. — I piatti di stagno, le stoviglie comuni, le porcellane ed i cristalli occupano del pari un posto segnalato nell'industria di Londra. Vasti cantieri da costruzione ad occid. del porto mettono in mare bastimenti di commercio e di piacere (*yachts*). Cronometri, bussole, cannocchiali ed altri strumenti di precisione e marittimi sono prodotti in gran copia e con rara perfezione. — L'immenso movimento di vetture e di veicoli che ha luogo nelle vie di Londra, operato da oltre 130,000 carrozze d'ogni genere, alimenta una florida industria di vettureria e selleria. — Nelle arti metallurgiche hanno particolare importanza quelle che producono tubi per i condotti delle acque, chiavi e serrature, strumenti e macchine agricole, armi da caccia famose, coltellerie, strumenti ed utensili pei vari mestieri. — Le saponerie di Londra mettono sul mercato annualmente circa 25 milioni di chilogrammi di sapone ordinario e 350,000 chilogr. di fino; notevoli son pure fra le arti chimiche le raffinerie di zucchero e le fabbriche di gas. — Vasti stabilimenti sono consacrati alla produzione di strumenti di matematica, d'ottica, di orologeria, di chirurgia, di chimica, di penne metalliche, alla tipografia, litografia, ecc. Enormi sono i capitali investiti nel giornalismo.

III. — Monete, Pesi e Misure. — *Monete.* — Il sistema monetario della Gran-Bretagna è basato sulla *lira sterlina*, da 20 *scellini*, di 12 *pence* o denari. La *sterlina* = L. 25,2079; lo *scellino* = L. 1,2603; il *penny* = L. 0,1050. — Le monete reali sono:

		Valore legale.	Titolo in milles.	Valore.
Oro. . . .	Sovrana	scell. 20 — d.	917.	L. 25. 20 — c.
»	Mezza Sovrana .	» 10 — »	917.	» 12. 60 — »
»	Ghinea.	» 21 — »	917.	» 26. 37 — »
»	Mezza Ghinea. .	» 10 6 »	917.	» 13. 18 — »
Argento .	Corona	» 5 — »	259.	» 6. 16 — »
»	Mezza Corona. .	» 2 6 »	925.	» 3. 8 — »
»	Scellino.	» — 12 »	925.	» 1. 16 — »
»	Mezzo Scellino .	» — 6 »	925.	» — 58 — »
Rame. . .	Penny	» — 1 »	—	» — 10 — »
»	Mezzo Penny . .	» — 1/2 »	—	» — 5 — »
»	Farthing.	» — 1/4 »	—	» — 2 1/2 »

La moneta legale è l'oro, l'argento vi è ricevuto nei piccoli appunti. Non si coniano più oggidì ghinee e mezze ghinee. La sovrana (moneta reale) equivale alla sterlina (moneta di conto).

CAMBI.

Piazze.	Termine.	In certo.	Certo.
Amburgo	3 mesi.	M. 13. 06	1 lira sterl.
Amsterdam.	id.	Fior. 11. 15 1/2 stuv.	id.
Anversa	id.	Fr. 25. 32 1/2.	id.
Cadice	id.	Den. 49 3/8	1 piast. forte
Francoforte s/M. . . .	id.	Fior. 118 1/2	10 lir. sterl.
Genova	id.	L. 25. 35	1 lira sterl.
Lisbona	id.	Den. 52 1/4	1 piast. forte
Madrid.	id.	Den. 49 1/4	id.
Napoli	id.	Den. 42 1/8	1 ducato
Parigi	id.	Fr. 25. 30.	1 lira sterl.
Pietroborgo	id.	Den. 35 5/8	1 rublo arg.
Trieste.	id.	Fior. 10. 47 1/2. . . .	1 lira sterl.
Vienna.	id.	Fior. 10. 45.	id.

L'uso, per le tratte per Londra, dall'Italia è di 3 mesi data, dalla Germania, dall'Olanda e dalla Francia, di 1 mese; dal Portogallo e dalla Spagna, di 2 mesi. A Londra ed, in generale, nel Regno Unito, il trattario ha tre giorni di grazia dopo la scadenza quando la lettera non è espressamente pagabile a presentazione. — La provvigione di compra o di vendita di effetti è di 1/2 %, e per i contratti di molto valsente va a 1/3 %. La mediazione è di 1 % da ambe le parti. In conto corrente è di 1/8 %.

Pesi. — Due sono i tipi ponderali, la *libbra troy*, e la *libbra avoirdupois*. — La prima dividesi in 12 *once*, 20 *pennyweights* e 24 *grani*. 1 *grano* = 0,0648 gr.; 1 *pennyweight* = 1,5552 gr.; 1 *oncia* = 31,1027 gr.; 1 *libbra* = 373,2330 gr. — La *libbra troy* adoperasi per l'oro, l'argento, i gioielli, ecc., non che per la determinazione degli spiriti, per le analisi chimiche ecc. — Il *carato* adoperato pei diamanti e per le gemme è = 0,205. — La *libbra avoirdupois* è divisa in 16 *once* di

16 *drams* ciascuna. 1 *dram* = 1,771 gr. 1 *oncia* = 28,836. — 1 *libbra* = 453,514. I suoi multipli sono: *quarter* (da 28 libbre) = 12,699 chil. — *Cwt*, ossia *Hundred Weight* (da 4 quarters) = 50,796 chil. — *Ton* (da 20 quint.) = 1015,920 chil. — Lo *stone* è in generale un peso di 14 *libbre avoirdupois*, ma per la carne è di 8 libbre; così pure pel pesce.

Misure. — *Di lunghezza:* 1 *piede* = 0,3048 m.; 1 *yard* = 0,9144 m.; 1 *pole* o *rod* = 5,0291; 1 *furlong* = 201,1632 m.; 1 *miglio* = 1609,3059 m.; 1 *lega* = 4827,9179 m. — *Di capacità:* il tipo è il *gallon* = 10 *libbre avoirdupois* d'acqua distillata, pesata all'aria, a 62° Farenheit, a 30 pollici della colonna termometrica. Il *gallon* = 4,5444 lit.; 1 *gill* = 0,1419 lit.; 1 *pint* = 0,5679 lit.; 1 *quart* = 1,1358 lit.; 1 *pottle* = 2,2716 lit; 1 *peck* = 9,0869 lit.; 1 *bushel* = 36,5476 lit.; 1 *coomb* = 1,4539 ettol.; 1 *quarter* = 2,9078 ettol.

Usi locali. — Nella vendita di merci, il compratore ha 14 giorni per ricevere consegna. Non pagasi di diritto mediazione che nelle vendite ai pubblici incanti, ed è del 1/2 p. % a carico del compratore, che di più deve una provvigione dell'1 p. %. L'uso è di pagare le merci importate d'Europa a 4 mesi, o al contante con sconto del 2 1/2. La lana pagasi d'ordinario ad 8 mesi, o a 5 % sconto; il lino e la canape, a 9 mesi, o a 3 3/4 sconto; il ferro, il sego, la potassa, le setole, a 6 mesi, o a 2 1/2 sconto; le grane oleose, al contante e senza sconto; le uve secche, a 2 mesi, o ad 1 p. % sconto. Lo zucchero delle colonie inglesi, a bordo a 2 mesi; il rum a bordo, a contanti, o a 2 p. % sconto; il pimento in magazzino, a contante, o ad 1 % sconto. I prodotti delle Americhe non inglesi, a 6 mesi, o a 4 mesi con 2 1/2 sconto. (V. GRAN-BRETAGNA, *ed i nomi delle principali città inglesi*).

LORIENT. — Città e porto francese, nel dip. del Morbihan, a 47° 44' lat. N. e 4° 44' long. O. — 30,000 ab. — Ottimo porto, vasta rada, immense costruzioni navali. — Importante pesca delle sardelle. Esportazione di farine, vini, acquavite, spiriti, panno, ferro, piombo, stoffe di lana e di cotone, chincaglierie, mercerie, orologi.

LOS ANGELES. — C. l. della California merid., negli Stati Uniti. I bastimenti ancorano nel porto di San Pedro. — I dintorni producono vino, aranci, frutta diverse, acquavite, cuoia, sale, lana, grano turco e legumi.

LOSANNA. — Cap. del Cant. di Vaud, in Isvizzera, a 46° 31' lat. N. e 4° 17' long. E., collegata da ferrovia al lago di Ginevra, ov'è il suo porto d'Ouchy. — 17,000 ab. — Importante fabbricazione di tele, panni, cappelli, guanti, strumenti musicali, gioiellerie d'oro e d'argento.

LOUISVILLE. — C. l. della contea di Jefferson nel Kentucky (Stati Uniti), sulla sinistra dell'Ohio. — Principale centro del transito tra gli Stati dell'Est e quelli del Nord; e perciò fa un immenso commercio di commissione.

LOUVAIN (*Lovanio*). — Città importante del Brabante belga, a 30 chilom. da Brusselle. — 32,000 ab. — Grandi fabbriche di panno, di birra, di carta, di tinture, di guanti, di merletti, di zuccheri di barbabietole ecc.

LOWEL. — Città del Massachussets (Stati-Uniti), uno dei centri manifatturieri più importanti della Federazione. Non ha rivali in America per la fabbricazione dei tessuti di cotone, che le valse il titolo di *Manchester americana.*

LUBECCA. — Una delle tre città anseatiche, famosa già nel medio evo all'epoca della gran Lega, oggi assai decaduta, a 52° 53′ lat. N., e 33° 21′ long E., a venti circa chilom. dallo foci della Trava nel Baltico. Essa fa però ancora un attivo commercio, massime con la Russia, la Norvegia, l'Inghilterra. Essa ha 26,000 abitanti; quelli dello Stato intero ammontano a 55,423. — Il movimento della navigazione nel 1860 fu come segue:

Entrati . .	1,134	bastimenti portanti	83,458 last
Usciti. . .	1,151	» »	85,748 »

Importazione totale, valore 57,725,073 marchi. — La marina mercantile nel 1861 contava 56 navi (fra le quali 13 a vapore) di una capacità di 6,373 last. — Lubecca è porto franco, e non vi si paga che un diritto generale di entrata di 1/4 per % del valore per le merci fabbricate e per gli articoli da tinta, e di 1 a 10 scellini per 100 libbre secondo le categorie, sui coloniali e sugli altri prodotti comuni.

MISURE. — *Di lunghezza: fuss* = 0,2876 m.; *zoll* = 0,0239 m.; *linie* 0,0019 m.; *theile* = 0,0029 m.; *elle* = 0,5752 m. — *Di capacità:*

	Pel Frumento.	Per l'Avena.
last	3330,624 lit.	3793,344 lit.
dromt	416,828 »	474,168 »
tonnellata.	138,776 »	158,056 »
scheffel	34,694 »	39,514 »
fass	8,673 »	9,878 »

Pei liquidi: fuder = 873 lit.; *ohm* = 149,02 lit.; *oxhoft* = 218,25 lit.; *anker* = 36,375 lit.; *viertel* = 7,275 lit.; *stubchen* = 3,6375 lit.; *kanne* = 1,8187 lit.; *quartier* = 0,90938 lit.; *plank* = 0,45469 lit.; *ort* = 0,22734 lit.; *fass* = 218,25 lit.

PESI. — *Centner* = 54,485 chil.; *liespfund* = 6,811 chil.; *pfund* = 486,474 gr.; *loth* = 15,202 gr.; *quentche* = 3,8002 gr., *schiffpfund* = 136,212 chil.; *stein* = 10,702 chil.; *last* = 2918 chil.; *schiffslast* = 1496 chil.

MONETE. — Adottato il sistema monetario della Confederazione (V. ZOLLVEREIN). Molti banchieri contano però ancora, come a AMBURGO (V.), in marchi banco da 16 scellini. L'antica moneta era il *mark* = L. 1,528; *schilling* = L. 0,0955; *pfennig* = L. 0,0079.

LUCCA. — Città di Toscana, sul Serchio, a 55 chilom. N. O. da Firenze, ad 8° 15′ long. E, 43° 49′ lat. N. — 25,000 ab. — I magnifici oliveti dei dintorni danno un olio famoso in tutto il mondo. Celebrati sono pure i vini, le castagne e le altre frutta. Le acque minerali e termali delle vicinanze attraggono numerosi forestieri. — Attivo commercio di sete, olii, cereali, grane, legna.

LUCERNA. — C. l. dell'omonimo cantone svizzero, a 47° 3' lat. N. e 5° 58' long. E. — 12,000 ab. — Sonvi concerie, birrerie, lavanderie, filande di cotone, di lino e di canape, i cui prodotti vengono in Italia. Fabbriche di calze, guanti, nastri, fazzoletti di filusello ecc. L'Italia spedisce a Lucerna notevoli quantità de' prodotti del suo suolo, pel consumo di quel cantone, non che di quelli di Uri, Schwitz ed altri.

LUDWIGSHAFEN. — Città della Baviera renana, di faccia a Manheim, centro delle tre ferrovie che vanno a S. a Strasborgo, a N. a Magonza, ad O. a Metz e Parigi, e perciò importante pel transito e per le spedizioni.

LUGANO. — Città del Cant. Ticino, sul lago omonimo, a 40° 0' lat. N. e 6° 36' long E. — 6,000 ab. — Oltre ad una assai attiva industria in filati di sete, fabbriche di seterie, cuoia, cappelli e tabacco, non che nell'arte tipografica, Lugano è importante piazza di transito fra l'Italia e la Svizzera, e più assai lo diverrà il giorno in cui una ferrovia attraverso il Lucomagno congiunga Genova al lago di Costanza. — Importante fiera di bestiami al cominciare di ottobre.

LUNEBORGO. — Città dell'Annover, che fa un commercio di transito e spedizione assai attivo con Amborgo e Brunswick.

LUNEVILLE. — Importante città industriale di Francia, nel dipart. della Meurthe. Vi si producono berretti di cotone e di seta, guanti di pelle e di lana, ricami di tulle, filati di cotone, filo da cucire, candele, stoviglie, flanelle, carte dipinte ecc.

LYNN. — Città e porto del Norfolk in Inghilterra, che importa molti vini, sego, sugheri, canape, cereali e carbon fossile, ed esporta sabbie bianche e prodotti agricoli. Ha 3 fonderie di ferro, una fabbrica di turaccioli, 4 cantieri da costruzione, birrerie, fabbriche di gomene e cordami ecc.

M

MACAO. — Città della Cina, nell'estremità S. E. dell'isola di Hiang-Chan, a 22° 11' 30" lat. N. e 111° 5' long. E. — Occupata dai portoghesi nel 1516, essa appartiene ancora a questa potenza europea. La popolazione è di 35,000 ab. — Attivo il commercio, che ha luogo per mezzo di piroscafi e di *lorchas* comandati da portoghesi con equipaggi cinesi. — Il movimento della navigazione non è più, e di gran lunga, così importante come nel secolo XVII, ed è inferiore a quello di Hong-Kong e di Canton: consta di circa 300 navi e di 50,000 tonn. all'anno.

Il movimento commerciale è:

nell'Importazione	Merci diverse .	L.	250,000,000
»	Oppio.	»	200,000,000
»	Argento	»	100,000,000
nell'Esportazione	Merci diverse .	»	550,000,000

I pesi, le misure e le monete sono quali in Cina (V. PECHINO). Le piastre spagnuole e messicane sonvi ricevute come a CANTON ed a HONG-KONG. (V.) — S'impiegano tre specie di *picul:* 1.° *picul balança* =60,473 chil.; 2.° *picul seda* = 71,947 chil.; 3.° *picul chapa* = 90,710 chil.

MACASSAR, MANGKASSAR o WLAARDINGEN. — Cap. dell'isola Celebe, uno dei più bei possedimenti dell'Olanda in Oceania, a 127° 28' long. E., e 5° 9' lat. S. — Ottima rada, sicuro ancoraggio, clima eccellente. — Il commercio totale rappresenta un valore di oltre 30 milioni di fr. — Importa tessuti di lana, lino, cotone, seta, filati, armi. munizioni, vini, ferro ed acciaio, stoviglie, cera ecc. Esporta tripang, caffè, scaglie di tartaruga, oppio, riso, spezierie ecc. I prodotti europei vendonsi da 3 a 6 mesi di respiro. Quelli del paese si pagano a contanti. La migliore moneta è la piastra di Spagna, quindi il fiorino-carta detto vaglia di Giava. — La commissione di vendita pei prodotti d'Europa è del 7 %; lo star del credere, del 3 %; la commissione di compra per gli articoli indigeni, del 2 ½ %. — La più propizia stagione pel carico in destinazione d'Europa è dalla fine di marzo alla fine di settembre. — Le navi non pagano dazio di sorta a Macassar.

MACCLESFIELD. — Città del Cheshire in Inghilterra, a 53° 15 lat. N., e 4° 43' long. O. — 40,000 ab. — Grandi manifatture, specialmente filande di seta e di cotone e fabbriche di seterie.

MACEYO. — Città e porto maritt. del Brasile, i cui dintorni danno in copia cotone, zucchero, legni da tinta.

MACON. — C. l. del dipart. di Saonnà e Loira in Francia, a 46° 18 24" lat. N. e 2° 99' 55" long. E. — Celebri sono i vigneti dei dintorni. Ha fabbriche d'orologi, di coperte, di botti, di stoviglie, fonderie di rame, ecc.

MADAGASCAR. (V. SANTA-MARIA, TAMATAVA, TANNARIVA).

MADERA. (V. FUNCHAL).

MADRAS. — Cap. della Presidenza omonima nell'India inglese a 13° 4' 8" lat. N. e 77° 56' 15" long. E. — 450,000 ab. — Occupa, dopo Calcutta e Bombay, il terzo ordine nel traffico indiano. — Difficile e cattivo è l'ancoraggio nella rada, dove i bastimenti devono stazionare a due miglia circa dalla costa: il pericolo degli uragani vi è maggiore nei mesi di ottobre, novembre e dicembre. I diritti di porto sono in ragione di 3 *annas* per tonnellata sulle navi che arrivano a Madras, Tuticorin e Coconada, 2 annas a Cochin, ed 1 anna negli altri porti della presidenza. I bastimenti in zavorra godono la deduzione di 25 %. Vi ha un diritto di faro di 25 rupie per nave a tre alberi, inglese o straniera, di 14 rupie per nave a tre alberi del paese; i brigantini e le golette pagano 7 rupie. Il diritto di ancoraggio è di 38 rupie per nave inglese od estera, e di 10 a 35 rupie giusta il tonnellaggio pei bastimenti indigeni.

Nell'anno 1861 il commercio della presidenza di Madras fu: importazione fr. 130,954,000; esportazione 127,217,000; totale 258,171,000. — L'Inghilterra fornisce quasi tutti i prodotti europei, fra i quali i tes-

suti e filati di cotone occupano il primo luogo. Le esportazioni consistono principalmente in caffè, cardamomo, corna e cuoio di buffalo, cotone *tinnivelly*, curcuma, indaco, pelli di capra, pepe, riso, salnitro, zucchero, legno di sandalo, legno rosso ecc.

L'industria è scarsa, e consiste specialmente in tessuti di cotone ed in fazzoletti di seta, che hanno però perduto molto dell'antica loro preminenza dacchè l'Europa ne produce buone imitazioni a buon mercato.

I prodotti europei si vendono in rupie ed in misure inglesi. (Pei pesi, per le misure e le monete, V. Calcutta).

MADRID. — Cap. della Spagna, sulla riva sinistra del Manzanares, a 40° 24′ 57″ lat. N. e 6° 1′ 2″ long. O. — 298,426 ab. — Il clima poco felice, la scarsità delle acque, l'elevazione dei salari, e più che tutto l'indole oziosa ed infingarda della popolazione, sono gli ostacoli che si oppongono in Madrid, come in quasi tutta la Spagna, allo svolgimento industriale. Vi si contano però alcune officine degne di nota speciale, fra le quali citeremo due grandi fonderie, dette l'una di Bonaplata, l'altra di Safont, l'argenteria Martinez, parecchie fabbriche di vetture, molte tipografie ecc. La necessità di provvedere al consumo di una numerosa popolazione provoca un assai attivo commercio: i cereali, i vini, gli olii, i coloniali, e specialmente il cacao, vi sono l'oggetto d'importanti transazioni. Gli oggetti di lusso, dei quali l'aristocrazia madrilegna fa grande uso, sono forniti principalmente dalla Francia e dall'Inghilterra. — Dal 25 settembre al 6 ottobre hanno luogo le famose *ferias de Madrid*, duranti le quali, le strade della capitale sono ingombre di mercanti foranei e girovaghi, che vendono merci d'ogni specie. — Madrid ha una Borsa, un tribunale di commercio, un collegio di agenti di cambio, varie importanti compagnie di assicurazione, la Banca di Spagna (col capitale di 120 milioni di reali), una Società del Credito Mobiliare, una Cassa di risparmio, una zecca, varie società di miniere ecc. — Madrid è testa di linea: 1.° della strada reale di Catalogna; 2.° di quella di Francia; 3.° di quella di Estremadura; 4.° di quella di Andalusia; 5.° di quella di Valenza; 6.° di quella di Gallizia; 7.° della ferrovia per Alicante; 8.° della ferrovia per Sarragozza; 9.° della ferrovia per la Francia.

Misure. — Con legge 19 luglio 1849 fu stabilito che dal 1.° gennaio 1860 il sistema metrico francese sia applicato in Ispagna. Ma sono pur tuttavia ancora in uso le seguenti antiche: *Misure di lunghezza*: *vara de Burgos* = 0,835906 m.; *piè* = 0,278635 m.; *palmo* = 0,185771 m.; *pulgada* = 0,023219 m.; *dedo* = 0,017415 m.; *linea* = 0,001935 m.; *punto* = 0,000161 m. — *Misure di capacità: per le materie secche: cahiz* = 666,000666 lit.; *fanega* = 55,500655 lit.; *celemin* = 4,625004 lit; *cuartillo* = 1,156251 lit.; *ochavillo* = 0,289063 lit. — *Per liquidi: moyo* = 258,126964 lit.; *cantara* o *arroba mayor* = 16,132935 lit.; *cuartilla* = 4,033243 lit.; *azumbre* = 2,016618 lit; *cuartillo* = 0,504155 lit.; *copa* = 0,126037 lit. — Per l'olio: *arroba menor* = 12,56300 lit.; *libra* = 0,50252 lit.; *panilla* o *cuarteron* = 0,12563 lit.; *onza* = 0,03141 lit. —

Pel vino si usano ancora: *bota* = 483,98805 lit.; *pipa* = 434,58925. (Queste due ultime misure sono anche talora adoperate per l'olio).

Pesi *antichi*: *quintal* = 46,00929 chil.; *arroba* = 11,50232 chil.; *libra* = 0,46009 chil.; *onza* = 28,75 gr.; *dracma* = 3,50 gr.; *adarme* = 1,79 gr.; *tomin* = 0,59 gr.; *grano* = 0,0499 gr. Le quantità considerevoli si contano a *quintal macho* = 69,01392 chil.; ed a *tonelada* = 920,1858 chil.

Monete. — Di conto sono: *doblon* = L. 26,027; *escudo* = L. 2,603; *real* = L. 0,260; *decima* = L. 0,026. — Le monete reali sono: in oro, il *doblon* d'Isabella = L. 25,783; in argento: *duro* o *piastra* = L. 5,206; *medio duro* o *escudo* = L. 2,603; *peseta* = L. 1,042; *media peseta* = L. 0,521; *real* = L. 0,260; di rame: il *medio real*, la *decima*, *doble decima* e *media decima*. — Circolano inoltre molte monete antiche, cioè: in oro: *quadrupla* del 1786 = L. 81,556; *doblon* = L. 40,778; *pistola* = L. 20,389; *escudo* = L. 10,194; *escudillo* = L. 5,097; *quadrupla* del 1730 al 1772 = L. 85,440; *quadrupla* dal 1772 al 1786 = L. 83,498; in argento: *peso duro* o *piastra fuerte* = L. 5,387; *real de plata* = L. 0,525; *peso duro* a colonne, anteriore al 1782 = L. 5,512; *idem* del 1772 = L. 5,428.

CAMBI.

	Certo.	Incerto.
Amburgo	1 piastra da 20 reali	± 44. 25 a 45. 50 sc. banco.
Amsterdam	100 piastre id.	± 240 a 245 fior. olandesi.
Genova.	1 piastra id.	± L. 5. 20 a L. 5. 30.
Lisbona	id.	± 900 reis.
Londra.	1 peso fuerte.	± 50. 80 pence sterl.
Parigi	id.	± fr. 5. 25.

Lo sconto di cambio è 6 % ad anno. — L'*uso* è a due mesi da una piazza del regno ad altra; di 30 giorni per la Francia; di 2 mesi per l'Inghilterra, l'Olanda, la Germania e l'Italia; di 3 mesi pei paesi trasmediterranei. — La commissione di cambio è di 1/3 a 1/2 %. La mediazione di 1 p. ‰.

MAGDEBORGO. — C. l. della Sassonia prussiana, sulla sinistra dell'Elba, a 52° 8′ lat. N. e 9° 18′ long. E. — 56,000 ab. — Florida industria, massime in costruzione di macchine, prodotti chimici, zucchero di barbabietole, tabacco e sigari, acquavite ecc. La navigazione dell'Elba e di numerosi canali, e la ferrovia di Lipsia procurano un attivo commercio.

MAHÉ. — Possedimento francese in India, sulla costa del Malabar, a 11° 42′ 8″ lat. N. e 73° 12′ 23″ long. E. — 7,000 ab. — (V. Pondichery).

MAHÉ. — C. l. dell'arcipelago delle Seychelles, a borea di Maurizio. Possedimento francese fino al 1814; oggi inglese. — Eccellente è il porto Victoria. Fabbricazione di olio di cocco.

MAHON o PORTO-MAHON. — Cap. delle Baleari, dipendenza della Spagna, uno dei migliori e più grandi porti del mondo, a 39° 51′ lat. N. e 1° 58′ long. O.

MAIMATCHIN. — Città della Mongolia, nell'imp. cinese, a 50° 21′ lat. N., 106° 43′ long. E., di fronte a KIACHTA (V.). — Ivi si raccolgono i prodotti cinesi, specialmente i tè portati per lo scambio con le merci russe ed europee.

MALACCA. — Colonia inglese, sulla costa S. O. della penisola dello stesso nome in Asia, a 2° 10′ lat. N., 99° 45′ long. E. — Eccellente rada, cattivo porto, stazione ordinaria delle navi che dall'Oceano indiano vanno alle coste di Cina od in Oceania e reciprocamente. (V. SINGAPORE).

MALAGA. — Una delle più importanti città commerciali della Spagna, alle foci del Guadal-Medina, a 36° 43′ lat. N., 6° 48′ long. O. — 120,000 ab. — Ottimo porto. — I dintorni producono copiosi ed eccellenti vini, olii, canne da zucchero; miniere di piombo e di ferro. — Manifatture di seta, lana, cotone, canape, fonderie di ferro, fabbriche di marocchino, cappelli, carta, prodotti chimici, latta ecc.

MALICORE. — Villaggio sulla costa occid. d'Africa, presso le isole Los, importante pel commercio d'arachide.

MALINES. — Città commerciante del Belgio, a 51° 1′ lat. N., 2° 8′ long. E. — 32,000 ab. — È il punto centrale della bella rete ferroviaria creata dal ministero Rogier. — Grande officina per locomotive e materiale rotante. — Celebri sono i pizzi o *punti di Malines*, benchè oggi decaduti. — Grandi fabbriche di sedie; vasti stabilimenti tipografici ecc.

MANCHESTER. — La metropoli manifattrice dell'Inghilterra nel Lancaster. — Verso il mezzo del secolo XVIII contava 20,000 ab.; nel 1801, 95,000; nel 1851, 401,000. — Si è verso il 1769 che l'arte del cotonificio fu radicalmente trasformata dalle invenzioni meccaniche di Highs, di Hargreaves, di Crompton, di Lewis, di Wyat, di Arkwright ecc., e Manchester più di qualunque altra città ne trasse profitto. Essa contiene più di 200 graudi filande di cotone a vapore, molte delle quali occupano più di 1,500 operai; 200 opifici per la tessitura, ed una folla di stabilimenti accessori. — Oltre al cotonificio, vi sono esercitate in grande le industrie della seta, dei pizzi, della lana, del lino, le fonderie di metalli, le fabbriche di macchine e strumenti d'ogni maniera ecc. — Questo gigantesco sviluppo industriale alimenta un corrispondente commercio: più di 300 case vi esercitano il traffico all'ingrosso; vi è una delle succursali della Banca di Londra, cinque *joint stock banks*, altrettante *private banks*. — Il gran porto di Manchester è LIVERPOOL (V.)

MANHEIM. — Città e porto franco del Baden, presso al confluente del Reno e del Necker, a 49° 29′ lat. N., 6° 7′ long. E. — 26,000 ab. — Attiva industria, massime pei tabacchi, per le lane, gli specchi, i tappeti, gli ingrassi artificiali, la farina di patate, la gomma elastica, la birra, il cotonificio ecc. — È centro di un grande commercio, e più lo sarà quando la valle del Reno sia posta in comunicazione col Mediterraneo mercè di una ferrovia attraverso le Alpi Elvetiche.

MANILLA. — Cap. dell'isola di Luçon e dell'arcipelago spagnuolo delle Filippine, a 14° 36 lat. N., 118° 37′ 30″ long. E. — 150,000 ab. — L'arcipelago è diviso in 33 province, ed ha una popolaz. totale di circa 6 milioni di anime. — La fecondità del suolo, l'opportunità della posizione geografica, la moltiplicità dei prodotti, farebbero delle Filippine uno dei paesi naturalmente più prosperi, se invece di essere governato da una metropoli finora assai mal consigliata nella sua politica coloniale, appartenesse ad una nazione meglio ispirata ai grandi principii della scienza economica, e se la ignorante popolazione invece di essere ligia ad un clero eccessivamente numeroso e prepotente, fosse più colta, più operosa e più conscia de' suoi veri interessi. — Le Filippine giaciono nella regione soggetta ai cosidetti *tifoni*, uragani spaventevoli che hanno luogo specialmento in giugno e luglio. — I principali articoli di esportazione sono: zucchero, canape, indaco, caffè, cacao, riso, scaglie di tartaruga, madreperla, oppio, cuoia, e specialmente tabacco. — Legalmente il sistema metrico spagnuolo è in vigore (V. MADRID); ma in fatto si usano nel commercio all'ingrosso le misure inglesi. — I pesi più usitati sono: il *pico* o *pikul* = 63,2685 chil.; *tael* = 39,56 gr.; *quintale* = 50,610 chil. — Le monete sono la piastra spagnuola e la messicana.

MANS (LE). — C. l. del dipart. francese della Sarta, a 48° 0′ 35″ lat. N., 2° 8′ 19″ long. O. — 35,000 ab. — Fabbriche di farine, fecole, tele, cordami, istrumenti da pesca, carte dipinte, candele, minuterie, fonderie, tipografie ecc.

MARACAYBO. — Città della Venezuelà, centro importante del commercio del cacao, caffè, zucchero e cotone.

MARANHAO. — Città e porto del Brasile, a 2° 29′ lat. S. e 46° 25 long. O. — 30,000 ab. — Emporio delle produzioni delle province di Para, Pianhi, Rio-Grande e Goyas. Le esportaz. principali consistono in cotone, cacao, riso, legno da ebanisteria.

MARIOPUL. — Porto della Russia europea, sul mare d'Azof, a 47° 5′ lat. N., 55° 15′ long. E. — Ivi si concentrano i grani, le pelli e le lane provenienti dall'interno e destinate all'esportazione.

MAROCCO (*Maghreb*). — Impero della parte N. O. dell'Africa, tra il Mediterraneo, l'Oceano, il Sahara e l'Algeria, dal 28° al 36° lat. N. e dal 3° al 14° long. O. — Superficie 752,130 chilom. quadr. — Popolaz. da 8 a 9 milioni. — Bella e fertile contrada con clima salubre, che produce grano (la cui esportazione è vietata), orzo, *aldorà* (holcus sorghum), granturco, fave, legumi, sesamo, coriandoli, scagliola, riso, cotone, canapa, *argan* (albero da olio), aranci, vino, palme e datteri, gomme, e sovratutto lane e cuoia. — Da un eccellente lavoro speciale sul Marocco del Console Generale signor Giuseppe De Martino, ricaviamo le seguenti tavole indicanti il movimento marittimo e commerciale di quell'impero.

Quadro della Navigazione generale per bandiere, dal 1.° agosto 1860 al 31 agosto 1861.

Bastimenti entrati.

BANDIERE	CON CARICO		IN ZAVORRA		TOTALE		VALORE del CARICO
	N.°	Tonnell.e	N.°	Tonnell.e	N.°	Tonnell.e	Ln.
Italiana	6	565	5	702	11	1,267	361,550
Inglese	247	23,181	111	12,454	358	35,635	10,275,465
Francese	81	16,215	31	6,405	112	22,620	6,644,260
Gerosolimitana.	2	251	—	—	2	254	57,400
Portoghese . . .	67	4,236	62	4,342	129	8,578	1,722,400
Spagnuola . . .	45	3,070	52	4,150	97	7,220	1,955,325
Annoverese. . .	1	145	—	—	1	145	45,200
Americana . . .	1	268	—	—	1	268	113,000
Belgica	1	139	—	—	1	139	69,340
Totali. .	451	48,073	261	28,053	712	76,126	21,246,980

Bastimenti usciti.

BANDIERE	CON CARICO		IN ZAVORRA		TOTALE		VALORE del CARICO
	N.°	Tonnell.e	N.°	Tonnell.e	N.°	Tonnell.e	Ln.
Italiana	9	1,216	3	60	12	1,276	435,620
Inglese	309	32,229	27	1,756	336	33,985	8,610,355
Francese	99	17,625	9	3,045	108	20,670	5,784,140
Gerosolimitana.	2	254	—	—	2	254	29,300
Portoghese . . .	117	7,838	6	417	123	8,255	2,810,110
Spagnuola . . .	95	7,092	1	63	96	7,155	1,235,000
Annoverese. . .	1	145	—	—	1	145	64,345
Americana . . .	1	268	—	—	1	268	61,146
Belgica	1	139	—	—	1	139	45,000
Totali. .	634	66,806	46	5,311	680	72,147	19,105,016

Quadro generale delle Importazioni

PAESI DI PROVENIENZA	METALLI Ln.	DROGHE E PROFUMERIE Ln.	CHINCAGLIERIE MAIOLICA VETRAMI Ln.	ZUCCHERO Ln.	CAFFÈ E TÈ Ln.	IN COTONE Ln.
Gran Bretagna e Gibilterra	395210	84765	97100	1245600	360810	7640280
Francia	250	10050	11250	580100	29250	364200
Spagna	3940	12570	—	4210	—	—
Portogallo	690	9950	7860	3650	15200	1360
Belgio	4150	—	6420	18000	—	4750
TOTALE dei valori	404240	117335	122630	1851560	405260	8010590
	cantara	cantara	casse	cantara	cantara	balle
Id. delle quantità .	37266	1691	451	17368	3284	8559

Quadro generale delle Esportazioni

PAESI DI DESTINAZIONE	UOVA E GALLINE Ln.	MIGNATTE Ln.	BUOI Ln.	FRUTTA FRESCA E SECCA Ln.	GRANAGLIE Ln.	CERA Ln.	LANA Ln.	PELLI DI BUE Ln.
Gran Bretagna e Gibilterra . . .	115650	135100	607110	1325000	4603700	651370	2784050	385625
Francia	—	—	—	61350	365400	185820	2814600	192355
Spagna	16155	117500	—	61700	960810	15300	—	760
Portogallo	—	—	—	22000	191450	9400	—	44500
Belgio	—	6540	—	14600	2760	—	3670	—
Italia	—	—	—	—	109500	—	—	7300
TOTALE dei valori . . .	131805	259140	607110	1487650	6233620	861890	5602320	630800
	—	casse	numero	cantara	faneghe	cantara	cantara	cantara
Id. delle quantità .	—	862	6193	24260	1246310	5345	93372	12072

dal 1.° *agosto* 1860, *al* 31 *agosto* 1861.

TESSUTI			COTONE	CORALLO E PIETRE PREZIOSE	SETA	ARTICOLI	NU-	TOTALI
IN LANA	IN FILO	IN SETA	IN RAMO		IN RAMA	DIVERSI	MERARIO	PER PAESI
Ln.	Ln.	Ln.	Ln.	Ln.	Ln.	Ln.	Ln.	Ln.
311560	29000	6950	95225	69100	1466550	131650	3850500	13778300
201100	6400	56300	5760	71550	—	129025	2110000	3575235
1270	2860	—	9200	23500	—	14230	1650050	1721830
—	—	375	5810	2650	—	5650	15600	68795
—	—	—	—	—	—	4500	65000	102820
513930	32260	63625	115995	166800	1466550	285055	7691150	21246980
balle	balle	casse	cantara	casse	cantara	—	—	—
569	48	33	1582	13	734	—	—	—

dal 1.° *agosto* 1860, *al* 31 *agosto* 1861.

PELLI DI CAPRA	PELLI DI MONTONE	OLIO	SCARPE E CINTURE DI LANA	GAZUL	AMBRA	PENNE DI STRUZZO	GOMME	ARTICOLI DIVERSI	POLVERE D'ORO	NUMERARIO	TOTALI PER PAESI
Ln.	Ln.	Ln.	Ln.	Ln.	Ln.	Ln.	Ln.	Ln.	Ln.	Ln.	Ln.
17200	61700	315700	331000	13675	3011	312000	229700	23600	111750	415175	12442116
930160	43645	49700	—	—	—	—	9310	9350	6370	73000	4744060
1960	—	51450	164250	—	—	—	—	14710	—	36050	1440645
2785	—	—	23400	—	—	—	21050	14350	—	—	328995
—	—	—	—	—	—	—	4630	—	—	—	32200
—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	117000
952105	105345	416850	518650	13675	3011	312000	264690	62010	118120	524225	19105016
numero	numero	botti	b. 19 paia	cantara	numero	cantara	cantara	—	—	—	—
634736	65240	1287	237460	1575	5 1/2	39	1764	—	—	—	—

Monete, Pesi e Misure. — Il governo non conia che una sola moneta d'argento, l'*oncia* (*ukia*) da 17 cent., la cui quarta parte è il *muzunat*. Vi ha poi in circolazione grande quantità di cattivo viglione (*feluz*). — I conti pel commercio straniero si regolano spesso in *piastre spagnuole* o *duros* (da L. 5.40 c., a L. 5.60 c.), o in *ducati* (da L. 3.33, a L. 3.35), o in moneta francese. — Il *cantaro di dogana* pesa da 53.70 a 54 chilogr. nei porti meridionali. (Mogador, Saffi, Casablanca, Mazagan), e 50 chilogr. nei settentrionali (Rabat, Larache, Tangeri, Tetuan); dividesi in 100 *rotle* o libbre da 537 gr. ciascuna nei primi porti, e da 500 gr. nei secondi. Usasi anche il *grande quintale*, diviso in 150 libbre, e pesante 80 chilogr. 727 gr. — La più usitata misura di capacità è la *fanega*, da 53 a 56 litri se rasa, e da 72 a 74 se colma.

MARSALA. — Città marittima di Sicilia, cui uno dei più eroici fatti della moderna storia italiana ha renduto eternamente famosa, e che sorge a 37° 47′ 35″ lat. N. e 10° 5′ 20″ long. E. — 30,000 ab. — Il porto era, un tempo, eccellente, ma D. Giovanni d'Austria, il vincitore di Lepanto, per togliere un rifugio ai pirati saraceni, lo fece in parte colmare nel secolo XVI. — Si esportano i vini omonimi, tanto giustamente famosi, grani, aranci, limoni, frutta, soda, sale e cotone.

MARSIGLIA. — La principale città marittima della Francia, a 43° 17′ 52″ lat. N. e 3° 1′ 48″ long. E., c. l. del dipart. delle Bocche del Rodano, fondata dai Focesi 590 anni av. l'E. C — 250,000 ab. — Possiede tre porti, un bacino di raddobbo provvisorio, un bacino di carenaggio, ed un dock. — Il movimento generale della navigazione dal 1825 al 1860 incluso fu come segue:

Anni.		Entrata.	Uscita.	Anni.		Entrata.	Uscita.
1825 . .	tonn.	228,116.	222,855	1843. .	tonn.	589,852.	400,309
1826. . .	»	231,217.	218,857	1844. .	»	641,582.	398,815
1827. . .	»	239,475.	219,250	1845. .	»	628,235.	456,931
1828. . .	»	231,883.	204,340	1846. .	»	852,045.	464,336
1829. . .	»	216,066.	200,173	1847. .	»	1,045,988.	465,422
1830. . .	»	333,326.	188,588	1848. .	»	524,171.	359,290
1831. . .	»	295,893.	218,283	1849. .	»	477,955.	350,065
1832. . .	»	418,854.	264,393	1850. .	»	535,525.	406,192
1833. . .	»	329,355.	242,346	1851. .	»	537,513.	412,835
1834. . .	»	371,718.	267,211	1852. .	»	675,180.	449,238
1835. . .	»	322,737.	225,184	1853. .	»	814,644.	497,108
1836. . .	»	400,141.	299,985	1854. .	»	789,169.	561,187
1837. . .	»	394,203.	300,523	1855. .	»	1,011,866.	724,735
1838. . .	»	477,802.	338,161	1856. .	»	1,385,894.	859,203
1839. . .	»	479,529.	365,175	1857. .	»	1,264,206.	931,217
1840. . .	»	474,587.	319,100	1858. .	»	1,102,123.	1,030,077
1841. . .	»	531,643.	389,333	1859. .	»	1,105,696.	1,014,491
1842. . .	»	555,238.	343,505	1860. .	»	1,022,150.	907,403

Soggiungeremo quivi il movimento della navigazione estera del porto di Marsiglia durante l'anno 1862, con l'indicazione delle diverse nazionalità.

NAZIONALITÀ	ARRIVI			PARTENZE		
	Legni	Tonnellate	Equip.	Legni	Tonnellate	Equip.
Inghilterra . . .	302	38,901	5,565	304	86,040	5,696
Austria	310	89,393	8,269	339	99,140	3,604
Repubbl. Argentina	1	250	11	1	250	11
Belgio	2	234	12	2	234	12
Danimarca	16	2,230	126	16	2,230	120
Spagna.	478	101,024	7,154	470	103,684	7,249
Stati Uniti	68	25,704	710	80	30,664	835
Grecia	345	80,421	3,466	390	95,713	3,899
Annover.	7	1,014	56	6	884	49
Italia.	1,173	172,031	12,128	1,233	189,930	13,325
Meklemburgo. . . .	8	3,990	101	8	3,990	100
Olanda	29	9,000	487	31	9,648	516
Oldenburgo	1	170	6	1	170	6
Portogallo	13	2,966	145	13	2,960	132
Prussia	11	5,006	132	8	3,624	95
Roma	6	520	46	6	520	41
Russia	121	42,202	1,939	110	32,562	1,501
Svezia e Norvegia.	112	34,245	1,230	111	33,230	1,205
Turchia	38	5,434	309	47	9,086	502
Città Anseatiche. .	10	2,726	106	9	2,446	92
Totali	3,051	662,461	36,998	3,185	707,005	38,990

Se in tutto il bacino del Mediterraneo, i trasporti marittimi a vapore hanno preso in questi ultimi anni uno straordinario incremento, il porto di Marsiglia è senza fallo fra tutti quelli del litorale di siffatto bacino, quello che possiede il più grande movimento di vaporiere, come risulterà dalle notizie seguenti, che giudichiamo dover riuscire utili e gradite ai nostri commercianti che fanno sì frequenti operazioni con quella gran piazza.

N.° 1.° — *Indicazione delle diverse Compagnie di Navigazione a Vapore, dalle quali è servito il Porto di Marsiglia.*

a) Piccolo Cabotaggio a vapore sulla costa francese e sul litorale occidentale italiano. — La Compagnia M. Fraissinet Père et Fils ha assorto a suo profitto tutto il Cabotaggio da Nizza alla Nouvelle, comprando

successivamente tutti i diversi servizi concorrenti, ch'eransi stabiliti. Questa Compagnia saggiamente e possentemente organizzata, compie le seguenti traversate:

per Cette — tutti i giorni;
» Agde — tutti i sabati;
» S. Remo e Porto Maurizio — tutti i giovedì;
» Porto Maurizio ed Oneglia — id.
» Cannes — tutti i martedì;
» Nizza e Genova — tutti i mercoledì e sabati;

e tutte queste linee sono servite con ammirabile regolarità.

Una Compagnia nuova, *la Languedocienne*, ha or ora stabilito un servizio sulla costa di Linguadoca (Agde e Cette) con partenze giornaliere.

La Compagnia di Navigazione *Mista* fa ogni quindici giorni un viaggio da Marsiglia a Cette, e di là ad Orano.

b) *Corsica.* — Questo servizio viene esclusivamente fatto da una Compagnia sussidiata dal Governo (la Comp. Valery Frères et Fils), che serve ancora, ma senza sovvenzione, la linea d'Italia, come indicheremo più sotto. Ecco il suo servizio per la Corsica:

per Calvi ed Isola Rossa — il martedì;
» Aiaccio e P. Torres — il venerdì;
» Bastia — la domenica.

c) *Algeria e Tunisi.* — Le Messaggerie Imperiali fanno il servizio postale, pel quale solo si sono fuse con la Compagnia Touache; ma sonvi parecchie altre Compagnie che servono certi punti della costa settentrionale d'Africa, cioè:

1.° Messaggerie Imperiali; fanno quattro partenze per settimana, il martedì ed il sabato per Algeri; il martedì per Orano, toccando Valenza (Spagna), il venerdì per Stora e Tunisi.

2.° Compagnia Touache; fa quattro partenze per settimana da Marsiglia, e due da Cette:

da Marsiglia per Algeri, tutti i giovedì;
» per Orano, il mercoledì (la stessa già indicata per le Messaggerie Imperiali);
» per Stora e Tunisi, il venerdì (la stessa già indicata per le Messaggerie Imperiali);
» per Orano, toccando Cette, i mercoledì, ogni quindici giorni.

3.° La Languedocienne; per Algeri ed Orano, ogni giovedì.

4.° La Compagnia Mourou e C.; per Bona e Philippeville, toccando Cagliari, quasi ogni dieci giorni.

5.° La Compagnia Teissier e C.; fa lo stesso servizio circa ogni otto giorni.

d) *Linea d'Italia.* — Ogni giorno, parte almeno un piroscafo per la costa Occidentale d'Italia e la Sicilia. Questi servizi (sui quali invochiamo particolarmente l'attenzione dei lettori) sono eseguiti:

1.° Dalle Messaggerie Imperiali, due partenze per settimana; lunedì e giovedì.

2.° Dalla Compagnia Fraissinet, tre partenze per settimana: mercoledì, giovedì, domenica.

3.° Dalla Compagnia Valery, quattro partenze per settimana: lunedì, mercoledì, venerdì, domenica.

4.° Dalla Compagnia Gantel et Piraudeau, una partenza per settimana: giovedì.

5.° Dalla Compagnia Massabò, una partenza per settimana, senza giorno fisso.

6.° Dalla Compagnia delle Due Sicilie, una partenza regolare per settimana.

7.° Dalla Compagnia Aquarone fu Bart., due partenze per settimana: domenica e martedì.

Le Compagnie 4, 5 e 7 non vanno che fino a Genova, facendo scalo nei porti della Riviera.

Inoltre tutte le Compagnie indicate più sotto nelle linee del Levante e di Siria, fanno scalo a Messina.

Di più, la Compagnia Spagnuola, che fa il servizio delle Canarie (Bofil Martorel et C.), fa il viaggio da Genova a Marsiglia tutti i quindici giorni.

Egualmente i vapori olandesi fanno una volta al mese questo scalo da Genova a Marsiglia.

La Compagnia Languedocienne va talvolta a Livorno.

e) *Levante (Costantinopoli e Mar Nero).* — Il servizio postale è fatto dalla Compagnia delle Messaggerie Imperiali, che hanno una partenza per settimana, con scalo a Messina.

Sonvi inoltre la Compagnia Focese (Altaras, Caune et C.), che ha due partenze al mese; e la Comp. Russa, che ha partenze irregolari, ma in generale una per mese, talvolta due, con scalo a Messina.

f) *Egitto.* — Questa linea è servita dalle Messaggerie Imperiali per la posta, tre volte al mese con scalo a Messina; ed inoltre dalla Compagnia Peninsulare ed Orientale, ogni settimana; e dalla Comp. Bazin, Léon Gay et C., ad ogni 20 giorni, con scali a Livorno e Messina.

g) *Siria.* — Servizio postale delle Messaggerie Imperiali; ed inoltre la Comp.ª Regis con partenze irregolari, ma approssimativamente mensili.

h) *Spagna.* — Le leggi sul Cabotaggio, osservate in Ispagna, non permettono alle Compagnie Francesi di fare questo servizio. Il solo punto della Penisola dove si faccia un servizio di posta con bandiera francese è Valenza, dove fanno, come vedemmo, scalo le Messaggerie Imperiali e la Compagnia Touache.

Sonvi però molti battelli spagnuoli che frequentano Marsiglia.

i) *Servizio del Rodano.* — La Compagnia Bonardel fa questo servizio fino ad Arles, in concorrenza della strada ferrata.

j) *Rimorchiatori.* — Tre compagnie di rimorchiatori fanno il servizio del porto di Marsiglia.

k) *Marocco e Canarie.* — Due Compagnie (la Compagnia Bazin Léon Gay et C., e la Compagnia Generale Transatlantica) fanno questo servizio, ma senza periodicità fissa, in concorrenza delle linee spagnuole.

l) Belgio, Olanda, Inghilterra. — Senza esservi servizio regolare per questi paesi, sonvi però numerosi vapori Olandesi ed Inglesi, che fanno questo servizio senza periodicità.

N.° 2.° — *Specchio generale delle Compagnie di Navigazione a Vapore, che fanno il servizio del porto di Marsiglia con le Coste del Mediterraneo, ed accidentalmente con alcuni porti fuori di questo mare.*

NOMI DELLE COMPAGNIE	NAVI	FORZA delle MACCHINE	TONNELLAGGIO di DOGANA	PORTATA EFFETTIVA	IMPORTANZA ANNUALE APPROSSIMATIVA del TONNELLAGGIO DELLE MERCI IMBARCATE A MARSIGLIA
COMPAGNIE FRANCESI.	num.	cavalli	tonnellate	tonnellate	tonnellate
C.ª Generale Transatlantica.	3	320	1,350	1,750	1,800
" Massabò	1	26	71	120	1,200
" Bazin L. Gay	3	460	1,255	1,650	4,300
" Languedocienne	6	550	960	2,010	10,000
" Teissier et C.	2	180	429	600	5,000
" Messaggerie Imperiali	37	9,580	15,966	21,288	110,000
" Gantel et Piraudeau	3	280	318	670	2,400
" Fratelli Valery	20	2,150	3,745	4,995	11,000
" Foceese	3	320	750	940	5,500
" Navigazione Mista	11	2,020	4,689	6,050	40,000
" Frayssinet Padre e Figli	10	840	2,480	3,650	80,000
" Mourou e C.	3	185	500	880	9,800
" Regis Ainé	2	160	1,070	1,600	3,000
Totale delle C.ᵉ Francesi	104	16,851	33,583	45,403	284,000
COMPAGNIE ESTERE.					
C.ª Olandese	4	580	2,200	2,830	2,400
" Due Sicilie	6	1,600	2,800	3,200	4,000
" Aqnarone	2	230	159	190	1,000
" Peninsulare Orientale	3	920	1,600	2,700	5,000
" Segovia	5	460	978	1,320	5,000
" Ghirlanda	1	140	168	350	1,000
" Vasco Andalusia	3	240	750	900	3,000
" Bofils Martorel	3	750	2,550	3,600	2,000
" Russa	11	1,490	3,730	5,110	1,200
" A. Lopez et C.	5	1,250	2,000	2,500	5,000
" Cadix	3	370	1,372	2,850	3,000
Totale delle C.ᵉ Estere	44	8,030	17,307	25,450	32,600
TOTALE GENERALE	148	24,881	50,880	70,853	316,600

I principali articoli che alimentano il commercio di Marsiglia, sono i cereali, gli oli, lo zucchero, il caffè, le cuoia, le grane oleose, le lane e le sete. — La media delle importazioni del solo grano eccede i 4 milioni di ettolitri, provenienti dal mar Nero, da Napoli, dalla Sardegna, dalla Toscana, dalla Turchia e dall'Algeria. — L'importazione annuale di oli commestibili ammonta a 20,000 o 25,000 ettolitri, e viene per la più parte dal Genovesato e da Napoli; Marsiglia manda questi liquidi a Parigi, in Isvizzera, alle colonie, agli Stati Uniti. Di oli per l'industria se ne importano ogni anno circa 200,000 ettolitri. — Le importazioni di zucchero ascendono a 50 o 60 milioni di chilogr.; — quelle dei caffè, a 150,000 quintali metrici; quelle di lane variano da 80 a 160,000 quintali metrici. — Il più ricco articolo d'importazione è la seta: nel 1858 Marsiglia ricevette 1,092,364 chilogr. di bozzoli, di un valore approssimativo di 100 milioni di fr. — Essa riceve inoltre annualmente 1 milione di chilogr. di cacao; 160,000 chilogr. di cannella; 700,000 chilogr. di garofani; 2 milioni e 500,000 chilogr. di pepe; 100,000 chilogr. di indaco; 150,000 chilogr. di cocciniglia; 1 milione di chilogr. di gomma; 3 milioni di sanguisughe; 2 milioni di chilogr. di formaggio d'Olanda; 30,000 chilogr. di pelli di lepre del Levante; 200,000 chilogr. di crine dell'America del Sud; 7,000 chilogr. di corallo; 70,000 chilogr. di spugne; ecc. ecc.

Questo gigantesco commercio, tutti gli anni in via di incremento, e destinato di certo ad aumentarsi in un prossimo avvenire, dipende da tre cause precipue, cioè: 1.° la bontà della posizione geografica di Marsiglia, in uno dei più acconci lidi del Mediterraneo, con a tergo il vasto mercato della Francia e di una parte dell'Europa centrale; 2.° la moltiplicità delle vie di comunicazione, fluviali, terrestri-ordinarie, e ferroviarie, che la collegano a siffatto mercato; 3.° i comodi ed i perfezionamenti introdotti nel sistema di sbarco, imbarco e custodia nel porto e nella piazza. Or bene, se paragoniamo Genova a Marsiglia, troviamo che pel primo di questi punti il porto italiano non sottostarebbe punto al francese, se troppo non si fossero trascurati gli altri due, e segnatamente se tanto non si fosse indugiato ad aprire una strada ferrata attraverso le Alpi Elvetiche, destinata a congiungere Genova al Lago di Costanza ed alla Germania, e se non si fosse proceduto, non diremmo solo con lentezza, ma con manifesta ostilità a decidere la questione dell'erezione di docks e di magazzini generali, che accomunassero al genovese commercio le agevolezze che tutte le piazze sono oggimai così sollecite di offrire al traffico mondiale. — Queste cose proponiamo alla meditazione dei nostri ottimi concittadini, perchè collo ingegno che li contraddistingue, vedano la necessità di non frapporre indugio al compimento di opere, dalle quali l'avvenire della cara nostra patria dipende.

Oltre all'essere quel gran porto di commercio che abbiamo veduto, Marsiglia è altresì una città industriale di prim'ordine. I principali rami nei quali si esercita l'attività manifattrice di quella città sono:

1.° Il *saponificio*, al quale si riannettono varie importanti fabbricazioni, quali quelle della soda artificiale, degli olii, degli acidi, dei nitrati di soda ecc. ecc.; 2.° Le *raffinerie di zucchero;* 3.° Gli *stabilimenti metallurgici;* 4.° La *concia delle pelli;* 5.° Il *lanificio;* 6.° L'*enologia;* 7.° La *fabbrica delle candele steariche*, e di altri prodotti chimici; 8.° La *costruzione navale*, ecc.

Su larga scala si praticano a Marsiglia le assicurazioni, ed a 600 o 700 milioni ammonta il valore dei rischi annualmente sottoscrittivi, come da 6 a 7 milioni quello dei premii. — La succursale che vi ha la Banca di Francia è la più importante fra le 45 dipartimentali: la massa annuale delle sue operazioni ragguaglia in media da seicento a settecento milioni di fr. — Ad una somma pressochè uguale può portarsi il movimento di sconti fatti dalle sei case bancarie di prim'ordine in Marsiglia esistenti. Altre nove case secondarie vi operano per circa 200 milioni. — Il commercio marsigliese va da alcuni anni ritraendo grandi vantaggi dalle cosidette negoziazioni *à forfait*, che in quella piazza hanno preso notevole sviluppo. Mediante questo contratto, un negoziante che abbia in portafoglio biglietti di un suo debitore (per merci vendutegli o per altra operazione così liquidata), e che voglia diminuire od anche eliminare affatto il suo rischio, trova facilmente, e mediante un lieve aumento nella misura dello sconto, a negoziare *à forfait* (vale a dire senza garanzia), i biglietti ond'è portatore. La meta del *forfait* essendo proporzionale al credito meritato dalle diverse firme, è un eccellente termometro per classificare la solidità delle varie ditte; e serve al tempo stesso di utile remora ai commercianti, poichè quella casa che oltrepassasse la giusta misura del suo credito ed abusasse della propria firma, vedrebbe infallantemente la sua carta svilirsi ed innalzarsi la meta del suo *forfait*. È un giusto motivo di orgoglio per una casa marsigliese il poter dire: il mio *forfait* non oltrepassa che di 1 per °/₀ la meta dello sconto della banca. L'ammontare medio del *forfait* è da 1 ¹/₂ a 2 per °/₀ al di sopra del saggio dello sconto alla banca.

La mediazione per merci a profitto del sensale è di ¹/₃ °/₀ dal venditore, e di ¹/₃ °/₀ dal compratore, se l'ammontare del contratto eccede 1.200 fr.; al di sotto di questa somma, è di ¹/₂ °/₀ da ambe le parti. — Per la vendita dei saponi, dei cuoi, degli spiriti e di pochi altri articoli, la mediazione incombe al solo venditore. — La mediazione per sicurtà è di 7 ¹/₂ °/₀ sul premio, ed è pagata dall'assicuratore; in caso di perdita o di avaria, è ridotta a 5 °/₀; se vi è ricupero, il sensale riceve ¹/₂ °/₀.

MARSIVAN — Città della Turchia asiatica, nell'eyaleto o distretto di Sivas, dove si producono rinomati fili di cotone tinti in rosso, e tele di cotone.

MARTINICA. — V. Fort-Royal e San-Pietro.

MASCATE. — Città marittima di Arabia, sul mare d'Oman, all'ingresso del golfo Persico, a 33° 38′ lat. N., 59° 20′ long. E. — Capitale

degli Stati dell'Iman, che è il più potente dei sovrani arabi. — Vi si fa una notevole esportaz. di mandorle, grani, uva secca, pistacchi, assa fetida, gomma ammoniaca, gomma persica, salnitro, gomma *galbanum*, cotone, sale, aloè socotrino, zolfo, gomma copale, incenso, noci di galla, caffè, riso, legno di sandalo, legname da costruzione, lane, cuoi, paglie, sete greggie, perle orientali, penne di struzzo nere. Vi si ricevono in copia i tessuti bianchi di cotone inglesi ed americani, i panni inglesi, gli scialli d'India, le seterie di Cina, gli ornamenti e ricami d'oro e d'argento. Il transito ed il commercio di deposito di tutti questi generi sono serviti dalla navigazione delle grandi potenze marittime occidentali: Mascate ha però un commercio suo proprio fatto dalla sua marina, che si compone in parte di navi fatte all'europea ed in parte dei bastimenti indigeni, detti *baglos*, i quali usufruttano il traffico delle coste orientali d'Africa ed occidentali dell'India.

La MONETA più usitata è la piastra austriaca di Maria Teresa, che vale 11 $^1/_2$ *mahmudis*, moneta di conto. Vi ha inoltre una moneta locale di rame, il *peisa*, dodici dei quali fanno un mahmudi, e da 125 a 135 fanno una piastra. Si usa pure il *ghassranz*, 20 dei quali equivalgono al mahmudi.

Il PESO di Mascate è il *maund* = un po' meno di 4 chilogr.; 1 *kandi* = 60 maund; 1 *bahar* = 80 maund. — Il *ferren*, MISURA DI CAPACITÀ, contiene 6 maund di grano, e suddividesi in 34 *sedios*.

MASSUAH. — Porto dell'Abissinia, nella piccola isola omonima, nel Mar Rosso, a 15° 34′ lat. N. e 37° 47′ long. E. — Dopo Djeddah è il porto principale del golfo. Il paese vicino fornisce oro, ferro, caffè, datteri, sesamo, olii, muschio, corna di rinoceronte e di antilope, pelli, cuoia, burro, avorio, madreperla, scaglie, perle ecc. — Ma si è principalmente il transito, che alimenta il traffico di Massuah. Ivi giungono i prodotti dell'interno dell'Abissinia, dei Gallas, del Senaar, del Cordofan, del Darfur, del Borgù, che si scambiano con quelli provenienti per mare dall'Arabia, dall'Egitto, dalla Nubia, dall'America, dall'India, dall'Europa.

MASULIPATAM. — Città indiana, sulla costa del Coromandel (Madras), ove si fabbricano buone stoffe di cotone ed indiane, le quali però non possono più oggimai sostenere la concorrenza dei tessuti inglesi.

MATANZAS. — Piazza molto trafficante dell'isola di Cuba, presso la foce del rio San-Juan, a 96 chilom. da Avana. È gran centro del commercio degli zuccheri, quasi tutto in mano degli americani del Nord.

MATSMAI. — Capitale dell'isola Yeso, una delle principali dell'arcipelago giapponese, a 41° 30′ lat. N. e 140° long. E. — Vi si fa un attivo commercio colle altre grandi città del Giappone, e specialmente con YEDDO, OHSAKA, NAGASAKI e SAKAI (V.).

MAUCH-CHUNK. — Città della Pensilvania, negli Stati Uniti, uno dei più ricchi centri della produzione del carbon fossile nel mondo.

MAULMAIN. — Città marittima dell'Indo-Cina, nella provincia inglese di Martaban, a 46° 29' lat. N. e 99° long. E. Benchè inferiore a quello di Rangun, il commercio vi è attivo, e consiste per le importazioni, in stoffe di cotone ed altri prodotti europei; e per le esportazioni, in legname da costruzione e riso.

MAURIZIO (Isola). — (V. PORTO-LUIGI).

MAYOTTE. — Una delle isole Comore, possedimento francese, a capo del canale di Mozambico, a 12° 46' 46" lat. S. e 42° 59' 30" long. E.

MAZATLAN. — Città messicana all'ingresso del golfo di California, a 23° 12' lat. N. e 108° 42' long. E. — Se ne esportano principalmente legni da tinta, contro prodotti manofatti per l'interno.

MECCA (LA) E MEDINA. — Le due città sante di Arabia, nell'Hedjaz, situate, la prima a 21° 18' 9" lat. N. e 37° 54' 45' long. E., e la seconda a 25° 13' lat. N. e 37° 43' long. E. — Le carovane che periodiche vi si dirigono, non hanno solo lo scopo del pellegrinaggio religioso, ma sono altresì l'occasione ed il mezzo di un vasto commercio. Nella Mecca, durante il mese di *Zu-l-Hodjak*, corrispondente incirca al nostro dicembre, si riuniscono più di 160,000 pellegrini provenienti da tutte le parti del mondo ove regna il Corano. In Medina minore è l'affluenza. Le merci portate in tale occasione alla Mecca ammontano ad un valore non inferiore a 120 milioni di franchi.

MECKLEMBORGO. — Due piccoli Stati della Confederazione Germanica hanno questo nome: il *Meckl.-Schwerin*, ed il *Meckl.-Strelitz*. — Il valore totale del commercio di entrambi nel 1861 si calcolò a 7,470,000 talleri. — La navigazione nel 1860 fu:

Rostock	entrati 605.	usciti 624
Wismar	» 230.	» 232

MEDELLINO. — Città della Confederazione della Nuova Granata, nell'America merid., a 6° 10' lat. N., tra i fiumi Magdalena e Cama. — Grandi estrazioni di oro dalle alluvioni; e se ne esportano verghe per Francia ed Inghilterra, pel totale annuo valore di oltre 21 milioni di franchi.

MELBOURNE. — Città dell'Australia merid., capitale della colonia inglese di Victoria, sulla riva settentrionale dell'Yarra-Yarra, a 37° 49' 5" lat. S. e 142° 38' 20" long. E. — Fondata nel 1837, Melbourne aveva nel 1851, 23,000 ab.; nel 1854, 71,000; nel 1859, 250,000; ed oggidì si va accostando a 300,000. — La città è provveduta d'acqua da un grande acquedotto; ha un magnifico porto (*Port Philip*) con due fari, e possiede tutti i comodi e gli stabilimenti di una grande e fiorente città europea.

A questi meravigliosi progressi della città capo-luogo ha partecipato altresì tutta la colonia di Victoria, la quale occupa la parte S. E. del continente australico, dal capo Howe fino al fiume Glenelg, con una superficie di oltre a 25 milioni di ettari.

Prima del 1851, la ricchezza della colonia avea la sua principale sorgente nella pastorizia, nella produzione delle lane, del sego, delle corna,

e delle pelli. Ma in quell'anno la scoperta dei terreni auriferi aperse una novella e più copiosa fonte di prosperità. Le quantità ed i valori dell'oro estratto ed accertato a Melbourne, s'innalzarono successivamente,

nel 1852	ad oncie 4,247,152	del valore di L. st.	14,866,799
» 1853	» 3,090,342	»	11,588,782
» 1854	» 2,192,699	»	8,770,796
» 1855	» 2,964,073	»	11,856,292
» 1856	» 3,533,527	»	14,134,108
» 1857	» 2,606,040	»	10,424,160
» 1858	» 2,421,461	»	9,683,844
» 1859	» 2,388,270	»	9,552,080
Totale	oncie 23,447,564	del valore di L. st.	90,878,861

ossia in L. it. 2,271,971,525! (Landrin, *Traité de l'or*, pag. 147).

La massima parte del commercio di Melbourne si fa con la metropoli; vengono in seconda linea le colonie inglesi, poi gli Stati Uniti, la Cina, la Francia, l'America meridionale, il Baltico, ecc. Le esportazioni di Victoria, che non erano nel 1851 che di 1,422,909 lire sterl., si alzarono nel 1857 a 15,079,512 lire sterl., e nel 1858 a 12,237,086 lire sterl. Quest'ultima somma si decompone come segue:

Oro.	L. st.	10,107,836
Minerale argentifero	»	329
Black-Send	»	19,596
Fieno	»	6,860
Pelli e corna	»	89,218
Bestiame vivo	»	196,680
Lane.	»	1,678,290
Oggetti diversi.	»	138,286
Totale	L. st.	12,237,095

Nel 1857 le importazioni furono di 17,256,209 lire sterl.; nel 1858 discesero a 15,108,259 lire sterl. — Gli articoli più ricercati sono: abiti fatti, coperte e tessuti di lana, scarpe, cappelli, mercerie, biancheria, seterie, tessuti di cotone, biscotto, formaggio, conserve, salumi, ecc.

Il movimento della navigazione nella colonia fu nel 1859:

all'entrata.	navi	1,920	tonnellate	538,609
all'uscita	»	1,959	»	538,362

Sarebbe invero desiderabile, che il commercio e la marineria dell'Italia, estendessero più che non facciano a quei paraggi la loro intraprendenza.

MELUN. — C. l. del dipart. di Senna-e-Marna, in Francia; stazione della ferrovia Parigi-Lione, centro industriale importante, specialmente pel cotonificio e pel lanificio.

MEMEL. — Città, fortezza e porto della Prussia orientale, all'ingresso del golfo *Kurische-Haff*, nel quale sbocca il Niemen. — Fa attivo commercio con le vicine province russe e polacche.

MERS-EL-KEBIR. — Villaggio e porto dell'Algeria, a 33° 42' 24" lat. N., e 3° 1' 25" long. O., nel golfo di Oran. La creazione del porto della città di Oran nel 1857, gli tolse molta della sua importanza.

MESSICO. — Repubblica (che or si tenta, mentre appunto scriviamo, di trasformare in Impero) dell'America settentrionale, confinante a N. con gli Stati Uniti, a S. col Guatemala, ad E. con l'Atlantico, ad O. col Pacifico. — Superficie 1,613,127 chilom. quadr. — Pop. 7,859,514 ab. — La configurazione del suolo messicano fa sì, che nonostante l'alta sua latitudine, produca i generi dei climi temperati e meridionali. Esso consiste di elevati altipiani, ove regna mite temperatura. Scarse vi sono la legna e l'acqua, tranne nella regione dei laghi. — Vi si distinguono tre distinte zone: la calda, *tierra caliente;* la temperata, *tierra temprada;* e la fredda, *tierra fria.* Nella prima regna la febbre gialla (*vomito prieto* o *vomito negro*), tanto fatale ai forestieri. — Un solo sguardo volto alla carta geografica palesa quanto opportuna al commercio sia la situazione del Messico. Non solamente può sui due mari esportare i ricchi prodotti del suo suolo e ricevere gli stranieri, ma può ancora per l'istmo di Tehuantepec offrire una vantaggiosa via al transito. Sventuratamente, il difetto di sicurezza che presenta il paese, gli ha fatto preferire l'istmo di Panama. Il movimento commerciale del Messico ammonta annualmente a 175 o 180 milioni di franchi. Per due quinti vi figura l'importazione, e l'esportazione per tre quinti. Tra i prodotti di esportazione, il numerario ed i metalli preziosi occupano i nove decimi, ed un decimo solo i prodotti agrari ed industriali. Sotto il dominio spagnuolo, il Messico dava 150 milioni di fr. d'oro ed argento. Questa cifra è oggi diminuita, e calcolasi a 115 milioni.

La media annua del movimento dei porti, entrate ed uscite comprese, ammonta a 900 navi, fra cui principali sono:

Messicane	navi	68	Brema, Amburgo	navi	32
Americane del Nord	»	485	Danimarca	»	13
Inglesi	»	118	Perù	»	12
Francesi	»	80	Chilì	»	9
Spagnuole	»	61	Equatore	»	9

Messico, la capitale, ha 205,000 ab. — Il commercio estero si fa principalmente dai porti di *Vera-Cruz*, *Tampico*, *Tabasco*, *Campeccio*, *Sisal*, *Gratzacoalco*, *Matamoras*, *Isla del Carmen*, nel Golfo del Messico, e *Acapulco*, *Manzanillo*, *San-Blas*, *Mazatlan*, *Guaymas*, *La Paz*, sul Pacifico. (V. i principali di questi porti in altrettanti articoli.)

Sebbene legalmente siasi proclamato il sistema metrico decimale francese, sono ancora in vigore le seguenti:

MISURE — lineari: *vara* = 0,83695 m. — Di capacità: *carga* = 666 litri; *fanega* = 55,501 lit.; *cuartilla* = 13,875 lit.; *almude* = 4,625 litri.

PESI. — (V. MADRID).

MONETE — di conto: *peso*, *piastra* o *dollaro* = L. 5,3758; *real* =

L. 0,6719; *cuartillo* = L. 0,1679; *grano* = L. 0,0559. — Le monete reali sono:

in oro. . . oncia	L.	81.55
» augustina	»	80.418
» oncia del 1831	»	80.706
in argento. peso o piastra.	»	5.3758
» nuova piastra del 1843 .	»	5.337

i mezzi, quarti, ecc. in proporzione.

MESSINA. — Importante città marittima della Sicilia, sullo stretto o faro omonimo, a 38° 11′ 27″ lat. N. e 13° 14′ 27″ long. E. — Il suo porto è uno dei più vasti e sicuri del Mediterraneo. Le notizie statistiche, che ci fu dato raccogliere sul commercio di quel porto, limitansi alle sole esportaz., le quali sommavano nel 1861 al valore di L. 17,262,050. — Gli articoli principali di quel traffico sono: olio d'oliva (L. 988,877), olii volatili (L. 1,703,988), frutta verdi (L. 6,912,306), sete gregge (L. 1,804,431), stracci (L. 318,397), zolfo (L. 440,674), nocciuole (L. 689,902).

METELLINO. — Città della Turchia asiatica, nell'isola omonima, presso alle coste di Anatolia. — Produce olii, assai male fabbricati, e sete gregge, esportate principalmente a Smirne e Marsiglia. — I prodotti manofatti le sono in massima parte forniti dagli inglesi.

METZ. — C. l. del dipart. della Mosella in Francia, al confluente della Mosella e della Seille. — 60,000 ab. — La città e i dintorni hanno un'alta importanza industriale, per la produzione metallurgica, pel lanificio, pel setificio ecc. La costruzione della ferrovia da Parigi a Strasborgo e dei canali dal Rodano al Reno e dalla Marna al Reno, deviando su queste vie la corrente degli affari, tolsero a Metz l'antica sua superiorità commerciale.

MIDDELBORGO. — C. l. della provincia di Zelanda nel reame di Olanda, alle foci della Schelda occident. — Ha grandi cantieri da costruzione, e fa un discreto commercio.

MILANO. — Una delle più grandi ed illustri città dell'Italia, a 45° 2′ lat. N. e 6° 51′ 15″ long. E. — 235,000 ab. — Situata in mezzo ad una delle più fertili pianure del mondo, cinta da innumerevoli canali d'irrigazione, posta mercè del naviglio in comunicazione coll'Adda, col lago di Como, col Ticino e col Lago Maggiore, e mercè del canale di Pavia, col Po e coll'Adriatico, collegata con ottime strade alle altre province italiane ed alla Svizzera, Milano ha naturalmente un'alta importanza commerciale. — Non avendo noi potuto ottenere, nonostante la preghiera che per cortese mezzo del Governo avevamo diramata alle locali autorità, alcuna informazione officiale e sicura intorno al traffico ed all'industria milanese, dobbiamo limitarci ai cenni seguenti che abbiamo non senza fatica raccolti.

La superficie della regione lombarda, di cui Milano è il gran centro economico, è di 2,141,000 ett., divisi fra 521,900 proprietari, e con una popolazione di 3,027,018 ab. — La provincia di Milano ha per 49,127 ett. di terreno irrigato, e 106,751 ett. di non irrigato; la superficie colti-

vata è di 85. 41 per 100. — La rendita netta per ettaro calcolasi in Lombardia a L. 89. 53, più del doppio di quella delle antiche province del Regno (L. 36. 65) e della Toscana (L. 40. 98), ed il doppio circa del Napolitano (L. 47. 95). — Il valore annuale medio della produzione territoriale della Lombardia ammonta a circa 300 milioni di L.; quello della provincia di Milano a L. 46 milioni.

La provincia di Milano produce, anno medio, 450,000 ettol. di grano, 475,000 di grano turco, 114,000 di segala, 1,270 d'orzo, 4,400 di grano nero, 58,000 di avena, 26,000 di miglio, 75,000 di riso, 160,000 di vino.

Fra le industrie manifattrici, la più importante per Milano e per la Lombardia tutta, è il setificio. Calcolando che in un'annata di buon raccolto vengano in Italia prodotti circa 60 milioni di chilogr. di bozzoli, i quali, trasformati nelle filande in seta greggia, danno da 4 a 5 milioni di chilogr., del valore di 240 a 300 milioni di lire, la Lombardia partecipa su questo totale per 1,408,320 chilogr. di seta greggia, cioè circa pel quarto del totale italiano. Quella regione possiede 3,088 filande, di cui 144 a vapore, e 2,944 a fuoco diretto. Le prime hanno fusi 9,718, le seconde 29,486, in tutto 39,204, che impiegano 78,408 donne, ed offrono in media un lavoro da 60 ad 80 giorni all'anno. Il salario giornaliero delle maestre è da 80 centesimi ad una lira; per le aiutanti da 45 a 55 cent., epperciò in ogni stagione vengono pagate in salari circa L. 3,840,620. Per la fabbricazione degli organzini e delle trame, si contano in Lombardia 504 filatoi, con circa 650,000 fusi; dei quali nella provincia di Milano 95 filatoi e 98,000 fusi. Quattro quinti di siffatti stabilimenti si servono del motore idraulico per le loro macchine, alcuni della forza degli animali, pochissimi di quella del vapore. — La produzione delle seterie è in Milano in manifesto progresso: oltre al consumo locale, esse alimentano anche una certa esportazione per l'Austria e per Lipsia: contansi in Milano circa 2,000 telai battenti pel setificio, dei quali 700 alla Jacquart.

Le altre principali industrie milanesi hanno anch'esse l'agricoltura per base. Tale è quella del burro e del formaggio. La Lombardia dà in media 170,000 ettol. di latte e burro, e 232,000 ettol. di formaggio, rappresentanti in totale una somma di 70 milioni di lire. Milano con la sua provincia produce in media 15,500 ettol. di latte e burro, e 20,000 ettol. di formaggio, del valore di oltre 8 milioni di lire. — Due terzi di questa produzione sono esportati, l'altro terzo è consumato in paese.

La filatura del cotone occupa 33 opifici a vapore in Lombardia, con una forza motrice di 728 cavalli, 548 macchine e 123,046 fusi. La provincia di Milano conta 18 filande con una forza di 433 cavalli, 270 macchine e 72,782 fusi. L'importazione del cotone in Lombardia ammonta annualmente a 50,000 quintali, di cui $^4/_5$ da Nuova Orleans, e gli altri dal Levante e dall'Egitto. — La produzione del cotone filato ammonta in media annua a 36,000 quintali per tutta la Lombardia, ed a 22,000 quintali per la provincia di Milano.

Il lanificio lombardo, sì celebrato nel Medio Evo, è oggi assai deca-

duto. — Esistono inoltre in Lombardia, e più specialmente in Milano, varie fabbriche di carta, di cappelli, di carrozze, di sapone, di birra, di bottoni, di strumenti di matematica (i compassi sono particolarmente rinomati), di strumenti musicali ecc.

Il commercio milanese si alimenta di tutti questi prodotti, e si esercita con particolare attività con Genova da una parte, e con la Svizzera, la Germania e la Francia dall'altra. — Un magnifico sistema stradale agevola il traffico interno. Le linee d'interna navigazione, percorse in parte da vaporiere, sommano a 1,200 chilometri; e ripartite sulla superficie ragguagliano per ogni chilometro 56 metri, mentre il Belgio ne ha solo in ragione di 48, e la Francia di 27, e non tutti di acque perenni. — Una grande succursale della Banca Nazionale, una insigne Cassa di risparmio (il più gigantesco istituto di questo genere in Italia, ed uno dei più cospicui d'Europa), una Borsa ed una Camera di Commercio, una Società d'incoraggiamento, ottime Scuole tecniche e di applicazione, questi e simili instituti promuovono nell'illustre capitale lombarda l'attività industre e commerciale.

Le antiche misure e gli antichi pesi tuttora usitati talvolta, massime nel piccolo commercio, sebbene il sistema metrico sia il solo legale e tenda ogni giorno ad entrare nell'universale costumanza, sono:

Per le lunghezze:

Piede d'Aliprando o *della porta*	=	0,43518	m.
Braccio dei muratori	»	0,595	»
Trabucco = 6 piedi	»	2,611	»
Calamo	»	1,985	»
Pertica	»	2,50	»
Braccio corto (per seterie)	»	0,522	»
Braccio lungo (per lana)	»	0,688	»
Braccio lungo (per tela)	»	0,5937	»

Pei volumi e per le capacità:

Brenta (p. vino) = 3 staia = 6 mine = 96 boccali	=	0,7556	ett.
Staio = 2 mine	»	0,25185	»
Mina = 2 quartari = 8 pinte = 16 boccali	»	0,12592	»
Mina (p. materie secche) = 14 rubbi = 28 moggia	»	40,9456	»
Moggio = 8 staia = 16 starelli = 32 quartari	»	146,2343	»
Goma (p. riso) = 2 ¼ moggia	»	3,4595	»
Carica (p. avena) = 9 staia	»	1,5567	»
Soma nuova	»	0,96	»
PESI. — *Libbra piccola*	»	326,793	gr.
Libbra grossa	»	762,517	»
Oncia	»	27,233	»
Denaro	»	1,134	»

MILWAUKEE. — Città dello Stato di Wisconsin nella Confederazione Nord-Americana, dedita principalmente al commercio dei cereali.

MINDEN. — Città della Westfalia prussiana, sul Weser, con raffinerie di zucchero, distillerie di acquavite, fabbriche di cera ecc.

MISTRA. — Città di Grecia nella Laconia, non lungi dalle rovine dell'antica Sparta, centro di un importante commercio di sete gregge e di bozzoli.

MOBILE. — Città importante dell'Alabama (Stati Uniti), ceduta alla Confederazione dalla Spagna nel 1813. Fino a quell'epoca era stata una piazza affatto secondaria; ma unita ad un libero Stato la sua prosperità prese uno straordinario incremento, del che può trarsi una prova dalle cifre seguenti:

nel 1818	l'esport.e era di dollari	96,857	e l'import.e	dollari	—
» 1828	»	1,182,559	»		171,909
» 1838	»	9,668,244	»		524,548
» 1848	»	11,927,749	»		419,396
» 1858	»	21,018,119	»		704,228

La massa principale di affari si riferisce alla esportazione dei cotoni; d'onde è facile rilevare il danno enorme, che Mobile ha dovuto soffrire dalla attuale guerra che ha arenato cotale commercio.

MODENA. — Cospicua città del Regno d'Italia, a 43° 38' lat. N. ed 8° 34' long. E., in una fertile pianura tra la Secchia ed il Panaro. — La provincia modenese è specialmente dedita all'agricoltura, non avendo dessa che poche ed insignificanti imprese industriali, nè troppo florido il commercio, ove si faccia astrazione da quello dei bestiami, dei vini e degli altri prodotti rurali. — L'agricoltura stessa non fece sinora che lenti progressi: l'essere poco conosciuta e poco praticata la rotazione agricola, il cattivo stato dell'irrigazione, lo sperpero delle acque onde pure è ricco il territorio, lo scolo infelice delle terre più ubertose, cioè di quelle della bassa pianura, queste sono le precipue cagioni del cattivo stato della modenese agricoltura. Infatti la provincia, solcata da due fiumi, ha una superficie di 246,709. 28 ettari, dei quali 125,581. 76 di monte, e 121,127. 52 di piano; di questi ultimi soli 3800, cioè $^1/_{32}$ sono soggetti ad irrigazione, mentre oltre 15,000 (quasi $^1/_8$) hanno scolo infelice, ed altri 15,000 non sono quasi mai fognati. Quindi la parte alta e media del territorio difetta d'acque in mezzo all'abbondanza, mentre la parte bassa ne è annegata. — In quanto alle manifatture ed al traffico, l'infausto regime che tenne que' bei paesi dal 1814 al 1859, tutto sacrificando all'industria tedesca, pesò con assurdi sistemi sulle arti che vi avevano preso a crescere e le annientò, come per es. avvenne per le fabbriche di panni, di veli e per le filature di seta — Si notano però le fabbriche di cappelli di truciolo a Carpi, quelle di terraglie e di tessuti di cotone a Sassuolo, ed in quest'ultimo paese una cartiera.

MOGADOR. — Porto primario del Marocco sull'Atlantico, a 31° 30' 30" lat. N., e 12° 4' 24" long. O. — Il valore totale degli scambi coi paesi esteri fu in quella piazza:

	Importazione.	Esportazione	Totale.
nel 1860	fr. 4,130,000.	fr. 3,265,000.	fr. 7,695,000
» 1861	» 5,054,000.	» 5,621,000.	» 10,675,000

I generi principali sono: nell'importazione, tessuti di cotone, numerario, zucchero, tè, chincaglieria, ferro, tessuti di lana; — e nell'esportazione, mandorle, pelli di capra, olio d'oliva, penne di struzzo, cera, lana lavata, gomma, sandracca. (V. Marocco.)

MOGADOXO. — Città marittima della costa orientale d'Africa, nominalmente soggetta al Zanzibar, a 2° 2' 18" lat. N. e 43° 4' 35" long. E. — Attivo commercio; esportazione di miglio o *durak*, di granturco, fagiuoli, piselli, sesamo ed olio relativo, mirra, gomma-gutta, gomma arabica, ambra grigia, cuoia, pelli di capra, di montone, di camello, d'ippopotamo; di leopardo, avorio, corna di rinoceronte, di buffalo, sego, cera, burro fuso, bestiame vivo. Importazione di schiavi, cotone in lana, tessuti di cotone, stoffe di Keutsch e di Mascate, fucili, polvere da sparo, tabacchi, caffè, riso, datteri, sale, chincaglierie ecc. — La *moneta* più usitata è il tallero di Maria Teresa. — I *pesi* sono: *retol* = 445 gr.; *men* = 3 retol; *frazela* = 12 men; *kiss* = 7 frazela. — Le *misure: cubito* = 0,49 m.; la sola misura di capacità è la *kila* che contiene 1 chil. 110 di *durah*.

MOKA. — Città marittima d'Arabia sul Mar Rosso, a 13° 20' lat. N. e 41° long. E. — La concorrenza di Aden le ha tolto gran parte dell'antica prosperità. — L'esportazione annua non eccede i 2 milioni, nei quali il famoso caffè entra per 500,000 L.; il rimanente è formato da cera, gomma, mirra, avorio e cuoi. — Importazione: tessuti di cotone, cotone in lana, seterie, drappi, ferro, rame, piombo, legnami da costruzione, strumenti, tabacco, riso, zucchero, per circa un valore complessivo di 1,500,000 fr.

MOKSOBO, o RATNA-SINHA. — Città molto commerciante dell'impero Birmano, a 90 chilom. N. O. di Ava (V.).

MONACO. — Cap. della Baviera sulla sinistra dell'Isar, a 48° 20 lat. N., e 9° 14' long. E. — Popol. 148,201 ab. — Grande industria: birrerie, costruzione di macchine, fabbriche di strumenti di precisione, di strumenti ottici, di lacche, di porcellane, di sale ammoniaco, di acido solforico, di tele cerate, di pietre litografiche, di tabacco, di cuoio, di tessuti di cotone, di nastri di seta, ecc. — Due grandi fiere annuali, la 1.ª comincia il 2.° giorno di Pentecoste, la 2.ª a S. Giacomo, e durano entrambe 14 giorni.

Misure *lineari: fuss* = 0,291859 m.; *zoll* = 0,02432 m.; *linie* = 0,00243 m.; *klafter* = 1,751154 m.; *ruthe* = 2,91859 m.; *elle* = 0,833015. — *lachter* = 1,9425 m. — *Di capacità*: per materie secche: *schaffel* = 222,357 lit.; *metzen* = 37,059 lit.; *vierthel* = 18,529 lit.; *halbe-vierthel* = 9,2645 lit.; *maassel* = 4,6322 lit.; *halbe-maassel* = 2,3161 lit.; *dreissiger* = 1,158 lit. — pei liquidi: *maaskanne* = 1,06903 lit.; *quarter* = 0,26726 lit.; *scheuheimer* = 64,1416 lit.; *visir-eimer* = 68,41792 lit.; *fass-bier* = 16,4203 ettol.

Pesi: *pfund* = 560 grammi; *loth* = 17,560 gr.; *quentcher* = 4,375 gr.; *centner* = 56 chilog.; *stein* = 11,2 chilog.

Monete. — Di conto, il *gulden* antico = L. 2,14257; il *gulden* nuovo = L. 2,11640. — Le monete reali sono:

Oro — *krone* = L. 34,3777. — $^1/_2$ *krone* in proporzione; *ducato* = L. 11,855

Argento — *tallero* nuovo = L. 3,6667. — *Doppio* in proporzione. — *Doppio tallero* antico = L. 7,3498. — *Doppio fiorino* = L. 4,1998. — *Fiorino* = L. 2,0999. — *Mezzo* in proporzione.

Rame — *kreutzer* = L. 0,0305. — Il $^1/_2$, il triplo, il sestuplo kreutzer in proporzione.

CAMBI.

	Termine.	Certo.	Incerto.
Amburgo.	breve vista. / 1 $^1/_2$ e 2 mesi data.	100 marchi banco.	± 89 $^1/_8$, 88 $^3/_4$, 88 $^1/_2$ fior. da 24 $^1/_2$.
Amsterdam	1 e 2 mesi data	100 fior. Olanda corr.	± 100 $^1/_2$ a 100 $^1/_4$ fior. di Germ. Mer.
Augusta	breve v.ta, 2 e 3 mesi d.ta	100 fior. di Monaco, o 83 fior. $^1/_3$ di Augusta.	± 100, 99 $^1/_3$, 99 fior. da 24 $^1/_2$.
Berlino	breve vista	60 tall. di Prussia	± 106 $^3/_4$ fior. da 24 $^1/_2$
Lipsia	Id.	60 tall. di Prussia	± Id.
Londra.	breve vista e 2 mesi data	1 lir. sterl.	± 11 fior. 45 kreutzer.
Norimberga	breve vista	100 fior. da 24 $^1/_2$	± 100 a 99 $^3/_4$ fior.
Parigi	breve vista	300 fr.	± 94 $^3/_8$ a 94, fior.
Vienna.	breve v.ta, 2 e 3 m.si data	100 fior. conv.e (carta).	± 94 $^3/_8$, 94 $^1/_4$, 95 fior. da 24 $^1/_2$.

MONASTIR. — Città marittima della reggenza di Tunisi, avente attivo commercio d'olii d'oliva, lana, ossa, sapone e cereali.

MONBAZA. — Città dell'omonima isola ad oriente dell'Africa, nel Zanzibar, a 4° 4′ lat. S. e 37° 24′ long. E. — Ottimo porto — Esportazione: avorio, denti d'ippopotamo, corna e pelli di rinoceronte, cera, gomma, sesamo. — Importazione: cotone, rame, ferro, chincaglierie ecc.

MONROVIA. — Cap. della repubbl. di Liberia (fondata nel 1821 dagli abolizionisti americani per collocarvi i negri liberi od offrancati) sulla costa occidentale d'Africa, a 6° 19′ 5″ lat. N. e 13° 9′ 19″ long. O. — Importazione: tessuti inglesi, chincaglierie, stoviglie, polvere da fuoco, tabacco, liquori, vini, legnami (per un valore complessivo di circa 800,000 L.). L'esportazione, per somma pressochè eguale, consiste principalmente in olio di palma.

MONS. — Città forte del Belgio, capo-luogo della provincia di Hainaut. — 26,000 ab. — Centro del distretto carbonifero più copioso del reame (V. Belgio e Charleroi). — Il distretto medesimo possiede pure 152 cave di pietre, di calce, di grés da selciature ecc. — Sonvi sei alti forni, oltre a molte meno importanti officine. — Tre vetrerie, due fabbriche di porcellana, due di stoviglie, parecchie corderie, ecc. imprimono un grande moto industriale alla provincia.

MONTAUBAN. — C. l. del dipart. di Tarno-e-Garonna in Francia, la cui principale industria è la fabbricazione di stacci per le farine.

MONT-DE-MARSAN. — C. l. del dipart. delle Lande in Francia, emporio di una parte del commercio di Baiona pei vini e per le acquevite.

MONTEREY. — Antica cap. della Nuova California messicana, ed ora capo-luogo di una delle 45 contee della California, a 36° 36′ 24″ lat. N., e 124° 21′ long. O. — Buon porto. — I dintorni, assai fertili, sono suscettibili di dare copiosissimi prodotti agricoli. — Ottime le lane. — Abbondante legname da costruzione. — La pesca della balena si fa a breve distanza.

MONTEVIDEO. — Il più importante porto di commercio del Rio della Plata, dopo Buenos Ayres, e capitale della repubblica dell'Uraguay, a 34° 54′ 8″ lat. S., e 58° 33′ 25″ long. O. — Può fino ad un certo segno chiamarsi una colonia italiana, tanto è il numero di nostri connazionali, specialmente genovesi, ivi stabiliti, e tanta è la somma di affari concentrata nelle loro mani. Calcola il comm. Cristoforo Negri, autorevolissimo in questa materia, che il numero di emigranti italiani che attualmente arrivano al Plata, ammonti ad *ottomila* in media annuale. Nell'ultimo quarto di secolo passarono al Plata forse *centomila* nostri connazionali, sparsi tra Montevideo e Buenos Ayres. — A dare poi un'idea dell'importanza delle nostre relazioni commerciali con la prima di queste piazze, valga il seguente:

Quadro Sinottico della Navigazione Italiana a Montevideo nell'anno 1862.

BASTIMENTI		ENTRATI			USCITI		
		Num.	Tonnell.	Equip.	Num.	Tonnell.	Equip.
In navig. diretta coll'Italia	carichi in operi comm.	26	6078	367	9	1857	111
	» in rilascio . . .	19	5318	314	5	1108	79
	in zavorra	—	—	—	—	—	—
	Totale . . .	45	11396	681	14	2965	190
In navig. indiretta	carichi in operi comm.	16	4056	202	22	5926	290
	» in rilascio . . .	18	4533	256	32	8381	581
	in zavorra	2	528	21	2	464	25
	Totale . . .	36	9117	479	56	14861	899
Totale generale		81	20513	1160	70	17836	1089

Il territorio, fertilissimo, sarebbe capace di nutrire immensa popolazione e di alimentare un cospicuo movimento economico. Ma le guerre continue e la mancanza di sicurezza lo impoveriscono; talchè, se nel 1840 calcolavasi che nutrisse 20 milioni di teste di grosso bestiame,

questa quantità è ora al certo meno della metà. — Il diritto di tonnellaggio per le navi di oltre mare è di 2 reali pei bastimenti nazionali, e di 5 per le bandiere estere. Vi ha inoltre da pagare una piastra a tonnellata per lo scarico come pel carico, senza distinzione di colori. — Pel pilotaggio da Montevideo a Buenos Ayres, le navi pagano, a seconda del loro tirante d'acqua, da 50 a 220 piastre. — Tutte le navi in partenza pagano il diritto d'ospedale di 2 piastre per la nave, e di 4 reali pel capitano, 2 reali per ogni marinaio, ed 1 piastra per ogni passeggiero. — Il diritto di pratica è di 4 piastre pei legni nazionali e di 8 per gli stranieri con piloto, di 2 pei primi e di 4 pei secondi senza piloto. — Le navi facenti scalo, purchè non si fermino più di 6 giorni, sono esenti da ogni tassa; ecceduto tal termine, pagano il terzo dei diritti sopra indicati. — Abbiamo veduto di sopra quali siano attualmente le relazioni di Montevideo con l'Italia. Rispetto al movimento generale degli affari della piazza, ecco le cifre del 1859:

Navi entrate. . . .	1,921	con tonnellate	275,553
» uscite	1,776	»	258,805
Totale. . . .	3,797	con tonnellate	534,358

Importazioni	L.	29,316,000
Esportazioni	»	82,784,000
Totale	L.	112,100,000

Le importazioni principali furono:

Manifatture diverse .	L.	5,729,000	Legname	L.	781,000
Caffè, tè, mate	»	2,509,000	Tessuti di seta	»	571,000
Zucchero	»	2,118,000	Cappelli.	»	384,000
Tessuti di cotone. . .	»	1,198,000	Riso e legumi secchi.	»	370,000
» di lana	»	1,422,000	Conserve alimentari .	»	226,000
Acquavite	»	1,116,000	Farina.	»	182,000
Tabacco e sigari . . .	»	1,106,000	Mobili.	»	165,000
Chincaglierie.	»	1,083,000	Tessuti di lino.	»	157,000
Rame lavorato	»	803,000	—		

Le esportazioni principali furono:

Cuoia	Numero. .	1,006,988.	L.	31,040,000
Buoi vivi	» . .	166,563.	»	13,571,000
Carne salata	Quintali. .	153,959.	»	7,416,000
Muli	Numero. .	66,505.	»	5,754,000
Grasso	Arrobe. . .	320,207.	»	5,043,000
Lana	» . . .	176,702.	»	3,578,000
Crine.	» . . .	113,462.	»	2,911,000
Sego	» . . .	115,827.	»	1,824,000
Ceneri	Tonnellate.	12,998.	»	1,124,000
Cavalli, Asini ecc.	Numero . .	19,682.	»	1,062,000
Ossa d'animali.	Tonnellate.	8,756.	»	754,000

MONTPELLIER. — C. l. del dipart. dell'Herault, in Francia a 43° 36′ 16″ lat. N., e 1° 32′ 30″ long. E. — 50,000 ab. — Prima delle scoperte trasmarine degli Spagnuoli e dei Portoghesi, che contribuirono a togliere al Mediterraneo il commerciale primato, e prima delle guerre di religione, che desolarono il mezzodì della Francia, questa città godette di esteso traffico. Dopo una decadenza di tre secoli, essa va ai giorni nostri risorgendo, mediante una notevole attività industriale. La grandiosa fabbrica di candele steariche di Villodeve, quelle di coperte di lana, di prodotti chimici, il commercio dei vini e delle acquevite, danno a Montpellier un'alta importanza economica.

MONTREAL. — Grande città del Canadà, sulla destra del S. Lorenzo, a 45° 31′ lat. N., e 75° 55′ long. O. — Ottimo porto su quel largo fiume. — Emporio del commercio tra l'alto ed il basso Canadà, e tra questa colonia inglese e gli Stati Uniti. — Queste relazioni sono tuttodì vieppiù agevolate dallo svolgimento che prende la rete ferroviaria, e dalla recente costruzione del famoso ponte-tubo Vittoria, non che dalla navigazione a vapore così fluviale come transatlantica. — Ecco i valori delle importazioni di Montreal negli anni seguenti:

nel 1845	L.	65,372,775	nel 1856	L.	99,828,625
» 1850	»	38,733,088	» 1857	»	105,053,350
» 1855	»	77,228,600	» 1858	»	71,400,425

Le esportazioni furono:

nel 1848	L.	7,196,796	nel 1851	L.	13,521,146
» 1849	»	9,165,184	» 1857	»	42,529,000
» 1850	»	10,034,301	» 1858	»	49,793,475

I principali articoli d'importazione sono: tessuti di cotone, di lana, di refe, di seta, ferro lavorato e ino, zuccheri, tè ed acquavite. — Quelli di esportazione: farine, legnami, ceneri e potassa, cavalli, grano, burro, avena, pelliccerie, lana, uova, pesce ecc. — Ottimi e numerosi stabilimenti bancarii vi facilitano la circolazione.

L'industria va tuttogiorno facendo progressi a Montreal come in tutto il Canadà: seghe meccaniche, mulini da cereali, tipografie, miniere, vi impiegano forti capitali.

Il porto di Montreal, che nel 1812 non era visitato che da 53 navi di una portata di 9,127 tonnellate, lo fu nel 1843 da 106 navi, di 36,631 tonn., nel 1850 da 222 navi di 45,867 tonn. e nel 1858 da 191 navi di 70,183 tonn. — Due grandi docks vi agevolano le operazioni di carico, scarico e custodia.

MORLAIX. — Città maritt. di Francia, dipart. del Finistère, a 48° 34′ lat. N., e 6° 10′ long. O. — Fa un attivo cabotaggio, un discreto commercio estero, e la pesca del merluzzo.

MORSCHANSK. — Città russa, gov. di Tambow, a 53° 24′ lat. N., e 39° 29′ long. E. — La sua posizione sulla Zna, che comunica con l'Oka e col Volga, ne fa un grande emporio pei cereali, per le grane oleose e pel sego.

MOSCA. — Antica metropoli della Russia, di cui cessò di essere capitale quando Pietro il Grande, volendo rendere europeo il suo impero, rimasto fino allora asiatico, ne portò la sede a Pietroburgo. — È situata a 45° 40' lat. N., e 32° 51' long. E. — 400,000 ab. — Oltre al traffico necessario al consumo di sì numerosa popolazione, Mosca fa un attivo commercio di esportazione e d'importazione, sopratutto coll'Asia. — Le merci precipue, delle quali è emporio, sono: pelli e cuoia, oli, lane, seghi, colla di pesce, cera, miele, pelo di capra, penne, piuma, potassa, sapone, ferro, rame, cotone, seta, robbia, tabacchi, pelliccerie, tè, materie tintorie, grani ecc. — L'industria è come nella maggior parte delle città russe, esercitata principalmente da forestieri, sovratutto da Inglesi o da Tedeschi.

MOSSUL. — Città dell'Al-Djezireh (antica Mesopotamia), in una vasta pianura sul Tigri. — Questa città, che diede il suo nome alla *mussolina*, possedeva un tempo rinomate fabbriche di cotone, oggi però decadute. — Si esportano con profitto lane, sesamo, robbia, seta; vi si importano tessuti varii ed altri prodotti dell'industria europea.

MOSTAGANEM. — Città dell'Algeria, prov. di Orano, a 35° 55' 57" lat. N., e 2° 14' 46' long. O. — Benchè priva di porto, la sua rada serve ad un attivo commercio.

MOYOBAMBA. — Città del Perù, sul versante orientale della omonima cordigliera, a 650 chilom. dal porto di Huanchaco, 7° lat. S., e 78° 50' lon. O. — È uno dei principali centri di fabbricazione dei cappelli detti di Panama, di cui si esportano per un valore da 1,500,000 a 2,500,000 L. Si esporta inoltre la *bombonaxa*, o paglia preparata, oro, tabacco, brande di *tuac*, salsapariglia, vainiglia, cascarilla ecc. Le importazioni vengono quasi tutte dall'Europa e dagli Stati Uniti, e consistono in ferro, rame, piombo, fucili, strumenti diversi, aghi, spilli, tessuti vari, vesti, scarpe, profumi, gioie, pizzi, polvere da sparo, stoviglie, porcellane, carta, sapone, vini, liquori, oli, medicinali. Questo commercio si fa per due grandi vie, cioè: quella del Pacifico e della Cordigliera; e quella dell'Atlantico e del Rio delle Amazzoni.

MOZAMBICO. — Città dell'Africa orientale, nell'isola omonima, a 15° 3' 21" lat. S., e 38° 28' 12" long. E., capit. dei possedimenti portoghesi formanti la capitaneria generale di Mozambico. — Buon porto. — L'abolizione della tratta ha diminuito gli affari e l'importanza di quella piazza.

MUHLEIM. — Città prussiana, distretto di Dusseldorf, dedita alle industrie della carta, delle concie, della siderurgia, della costruzione di macchine, e di quella di battelli per la navigazione della Ruhr.

MULHOUSE. — Gran centro industriale dell'Alsazia in Francia, sul canale dal Rodano al Reno. Sui 55,000 suoi abitanti, non meno di 30,000 sono della classe bracciante. — Le precipue sue manifatture sono: la filatura e la tessitura del cotone e del refe, la stampa di stoffe, la lavatura delle lane, la metallurgia, le cartiere ecc. Universale è la riputazione delle *indiane* di Mulhouse, specialmente per la bellezza dei disegni. — Le condizioni di vendita per gli articoli della piazza sono:

sconto di 2 % a 30 giorni, e di 2 ½ al contante; mediazione di ¼ % da pagarsi da ambe le parti.

MUNSTER. — Città della Westfalia prussiana, sull'Aa, a 51° 57′ lat. N., e 3° 17′ long. E. — 27,000 ab. — Centro importante di cotonificio. — Possiede inoltre grandi distillerie di grani, fonderie di ferro, vetrerie, stabilimenti metallurgici ecc. — Attivo commercio di cereali e legnami.

MURCIA. — Città di Spagna, il cui porto è CARTAGENA (V). — La seta forma il principale alimento della sua industria. — Importante è nella provincia la coltivazione delle miniere di piombo.

MURZUK. — Capitale del Fezzan nella reggenza di Tripoli, nel settentrione dell'Africa, a 25° 55′ 16″ lat. N., ed 11° 49′ 53″ long. E. — Il suo commercio è importante pel transito delle carovane che dal Sudan vanno a Tripoli. Le produzioni locali sono sale, nafta, ambra gialla.

MYAKO. — Cap. del Giappone, residenza del *Mikado* o imperatore spirituale, a 35° 0′ 30″ lat. N., e 133° 19′ 29″ long. E. — Pop. oltre ad un milione. — Solo di recente aperta agli Europei. — Essa è molto industriosa, massime per setificio, lacca, porcellane, ecc.

N

NAGASACHI. — Città e porto di mare del Giappone, nell'isola di Kin-Sin, a 127° 23′ 44″ long. orient., e 32° 43′ 32″ lat. bor. — Fu sino ai giorni nostri il solo porto dell'impero aperto ad alcuni privilegiati stranieri, cioè ai Cinesi, Coreani ed Olandesi (V. DESIMA). Le potenze civili però hanno oggidì costretto il Giappone ad ammettere i commercianti in altre piazze dell'impero; e, sebbene riluttanti e minacciosi, gli indigeni non tarderanno a piegarsi alla benefica necessità di amichevoli relazioni coll'Europa e coll'America. — Il porto di Nagasachi è buono e ben difeso, lungo quattro miglia e largo un miglio. — La provincia di Fizen, a cui esso appartiene, è una delle più fertili dell'arcipelago, e produce riso, cereali, bambù, cotone, tè, canfora, pesce, tabacco, sorgo saccarifero, ignamo ecc. — Oltre a questi prodotti del suolo, se ne esportano quelli della assai attiva e perfezionata industria locale, e specialmente seterie e porcellane, mobili ed oggetti di lana, armi bianche, rame, zolfo, carbon fossile ecc. — Le importazioni consistono in stoffe di seta, velluti, stoffe ricamate d'oro ed argento, tessuti di lana diversi e tappeti, tessuti di cotone, oro, argento, mercurio, piombo, stagno, antimonio, denti di elefante, corna di rinoceronte, di bue, d'ariete, scaglie di tartaruga, cuoia, legni preziosi, zucchero, pepe e spezierie, aloe, assa-fetida, benzoino, azzurro di Prussia, oli diversi, oppio, noci di Pinang, mandorle, trementina, gommo, ipecacuana ecc. — Finora i Cinesi hanno avuto la parte maggiore e migliore di questo traffico; ma Inglesi, Russi, Francesi, Olandesi ed Americani vanno ora a gara disputando il primato agli Orientali. — Sarebbe desiderabile che gli Italiani entrassero anch'essi nell'aringo.

NAMUR. — Città del Belgio, a 50° 28′ lat. N., e 2° 30′ 52″ long. E., presso al confluente della Sambra e della Mosa. — Benchè di gran lunga inferiori a quelle dell'Hainaut, le miniere di carbone della prov. di Namur sono però molto importanti. Nel 1859 eranvi 41 miniere concedute, 24 lavorate con 1,628 operai, e con un prodotto annuo di 217,774 tonnellate, pel valore di L. 1,570,323. — Notevoli son pure le miniere di ferro, che nel 1858 diedero 807,709 tonn., del valore di L. 4,705,311, impiegando 4,355 operai. — Il suolo della prov. racchiude ancora piombo, zinco, piriti, manganese, marmi neri e venati, pietre da taglio, ardesie. — L'industria metallurgica vi ha 37 officine di ghisa, con 9 alti forni a coke e 30 da legna; 15 fonderie; 21 officina da fabbricare e medellare il ferro; parecchie pel piombo e pel rame. — Sono pure in fiore le industrie degli specchi, dei vetri, la coltelleria, la conceria, la fabbricazione della soda, le arti chimiche ecc.

NANCY. — C. l. del dipart. della Meurthe in Francia, a 3° 51′ long. E., e 48° 41′ lat. N., capitale dell'antica Lorena. — Fabbriche d'amido, vermicelli, bottoni, pipe, berretti, ovatte, cotoni da ricamare; filature di lana e di cotone; tintura dei cotoni filati, fabbrica dei cappelli di paglia; commercio di fiori, rinomato pannificio; ricami su tessuti di lino e cotone.

NAN-KING, o KIANG-NING-FU. — Grande città e già capitale della Cina, a 32° 4′ 40″ lat. N., e 116° 27′ long. E. — Sebbene assai decaduta dall'antico splendore, ed in questi ultimi tempi devastata dai ribelli (che, tra gli altri monumenti, distrussero la sua famosa torre di porcellana), essa è però ancora assai importante e popolata da oltre mezzo milione di abitanti. — Diede il suo nome ai ben noti tessuti di cotone gialli; produce altresì buone seterie, carta, lacca, bronzi, inchiostro di Cina.

NANTES. — Importante città e porto di Francia, presso il confluente dell'Erbre, della Sevre e della Loira, a 3° 52′ 59″ long. O., e 47° 13′ 6″ lat. N. — 110,000 ab. — Sebbene a 60 chilom. dal mare, i bastimenti possono rimontare alle sue calate con un tirante d'acqua di 3,30 m. nelle maree ordinarie. Le navi obbligate di alleggerire prima di rimontare la Loira, o di fare tutto lo scarico, compiono queste operazioni a Saint-Nazaire o a Paimbeuf, che sono i due avamporti di Nantes. — Le cifre seguenti porgono un'idea dell'importanza del movimento marittimo di questa piazza.

Anni.	Navi entrate.	Tonnellate.	Navi uscite.	Tonnellate.
1850	917.	97,975.	942.	103,472
1852	867.	93,744.	847.	94,103
1854	922.	111,580.	700.	104,063
1856	1,260.	154,401.	747.	123,625
1858	1,197.	152,512.	1,313.	171,022
1862	1,336.	119,876.	586.	54,726

Nantes occupa tra i porti francesi il 4.° luogo quanto al movimento ed all'interposito, il 3.° per le entrate doganali, il 4.° rispetto al materiale nautico in tonnellaggio, ed il 2.° per numero di bastimenti.

Ma, oltre ad essere un gran porto di commercio, Nantes è eziandio un importante centro industriale. La costruzione navale, la raffineria degli zuccheri, la fabbricazione delle conserve alimentari ed i diversi rami delle arti metallurgiche, sonvi esercitati in grandi proporzioni.

Nantes è il principale mercato di zucchero della Francia. Nel 1861 ne ha ricevuto:

Chil. 58,000,000 dalle colonie francesi.
» 17,000,000 dalle colonie inglesi, spagnuole, ecc.

Totale Chil. 75,000,000.

L'esportazione dello zucchero francese per l'Italia fu dal 1827 al 1846, in annua media, di chilogr. 2,250,000.

L'esportazione per gli Stati Sardi nel 1853, fu di chilogr. 2,180,000.

L'esportazione per gli Stati Sardi e le due Sicilie nel 1860 dal solo porto di Nantes, fu di chilogr. 1,361,500.

L'esportazione dalla Francia pel Regno d'Italia nel 1861, fu di chilogrammi 1,960,000.

Il movimento della marina italiana a Nantes nel 1860 fu:

Entrata.

N.° 1	nave di	254	tonn. da	Genova .	carica	d'ossa.
» 2	»	536	»	Gioia . .	»	d'olio di fabbrica.
» 1	»	229	»	Bari . . .	»	d'olio da tavola.
» 2	»	658	»	Napoli. .	»	grana di lino.
» 1	»	218	»	Lisbona .	»	in zavorra.

Totale. N.° 7 navi di 1,895 tonn.

Uscita.

N.° 4	navi di	1,153	tonn. per	Napoli,	con zucchero.
» 2	»	472	»	Genova	id.
» 1	»	270	»	Swansea	per carbone.

Totale. N.° 7 navi di 1,895 tonn.

NAPOLI. — Una delle più belle e la più popolosa città dell'Italia, in riva al Mediterraneo, a 40° 50′ 15″ lat. N., e 11° 55′ 30″ long. E. — Popol. 450,000 abitanti.

La fertilità mirabile della terra, la dolce mitezza del clima, l'ingegno e lo slancio naturale degli abitanti, farebbero delle napolitane province una delle contrade più produttive e più ricche d'Europa, se varie cagioni non avessero da secoli pur troppo paralizzato questa economica fecondità. Fra queste cagioni ricorderemo il pessimo governo che manomise sì a lungo le due Sicilie; la mancanza di strade; l'educazione e l'istruzione del popolo, trascurate e neglette; la poca sicurezza delle persone e delle proprietà; l'infelice condizione del contadino, il quale, non essendo interessato alla conservazione e difesa nè del fondo, nè dei suoi frutti, è spesso il manutengolo ed il ricettatore del brigante; e

finalmente la scellerata guerra, che da tre anni muovono all'ordine pubblico di quelle province la curia romana e la spodestata famiglia borbonica. Il libero e civile regime del Regno d'Italia va efficacemente continuando l'intrapresa opera restauratrice e riparatrice.

Non essendo nostro instituto il tenere discorso della produzione agricola dei diversi paesi, ci limiteremo qui alle indicazioni seguenti sulle arti manifattrici e sul traffico, che la Giunta Provvisoria di Commercio di Napoli ci ha cortesemente fornite.

Le manifatture più importanti di quelle meridionali province, specialmente di Napoli, Terra di Lavoro e Principati, sono la filatura meccanica del cotone, le manifatture di tessuti in cotone e miste di cotone e lana, non che le stamperie di tele di cotone, quelle di pannilani, e le fabbriche di carta, sia a macchina continua, sia a mano. — La coltivazione del cotone, che dà nelle regioni italiane dov'ella è possibile, un prodotto medio di 450 chilogr. per ettaro di terreno, nelle province di Salerno e di Napoli dà talvolta fino a 700 chilogr. per ettaro. « Cinquant'anni fa (troviamo scritto nel quinto rapporto dell'Associazione cotoniera di Manchester) l'Italia somministrava quasi tutto il cotone, che si consumava sui principali mercati d'Europa. Poscia le cattive condizioni delle province meridionali quasi annientarono in quel paese questa coltivazione. La produzione annuale ora arriva a 20 o 25 mila balle ». E, poichè accennammo qui alla coltivazione del cotone in Italia, stimiamo opportuno di riprodurre il quadro seguente del probabile raccolto che si avrà nel corrente anno nelle diverse provincie dell'Italia; quadro pubblicato or ora dalla Commissione reale per la coltivazione medesima:

		Balle da 100 chil.			Balle da 100 chil.
Caltanisetta	N.°	14,000	*Riporto.*	N.°	42,350
Catania	»	13,000	Cagliari	»	120
Trapani	»	7,300	Caserta	»	20
Girgenti	»	3,000	Lecce	»	14,000
Cosenza	»	2,000	Salerno	»	12,000
Catanzaro	»	1,500	Bari	»	2,000
Napoli	»	750	Potenza	»	2,000
Sassari	»	600	Foggia	»	250
Messina	»	200	Reggio	»	120
A riportare	N.°	42,350	Balle.	N.°	72,860

pari a 7,286,000 chilogrammi.

Delle filande di cotone si contano in Napoli non meno di 6 stabilimenti importanti, specialmente quei dei Sigg. Vonwiller e C., i quali danno un prodotto annuo di quint. metr. 28,000, di un valore di duc. 1,400,000. — Le tessiture meccaniche sono 7, e danno un prodotto annuo di circa 170,000 pezze, del valore di duc. 1,000,000. — Si contano quattro stabilimenti di cotone stampato a canne ed a faccioletti, che producono

un valore annuale di duc. 1,500,000. — Le tintorie a vapore di cotoni filati e tessuti in rosso Adrianopoli, offrono un prodotto annuo di duc. 250,000. — Le lane filate, dette stameggiate, stimansi ad un prodotto di 4,000 quintali, e sono opera di molti piccoli opifici, da cui si cava un valore annuo di duc. 400,000. — Le filande di filo e canapa sono due, che danno un prodotto annuale di duc. 470,000. — Le industrie dei pannilani contano non meno di 26 opifici nella provincia di Salerno, circa 36 nel distretto di Sora, e due in Napoli, con un prodotto totale annuo di duc. 2,500,000. Esse consumano in lane, quasi tutte nostrali, quintali 25,000. — Oltre a questi maggiori stabilimenti, devesi tener conto della estesissima industria minuta. — Si può calcolare a circa quintali 28,000 la quantità di cotoni indigeni filati in quella parte d'Italia, ed a quintali 42,500 i cotoni immessi dall'estero, senza tener conto dell'estesissimo contrabbando. Epperò questa cifra si può portare senza tema d'errare ad un valore di circa duc. 10,000,000.

Esistono inoltre nella provincia di Napoli, in Terra di Lavoro e nelle Calabrie, 32 fabbriche di cuoi, oltro a 300 altre più piccole, che assorbono un valore di duc. 1,500,000 circa per cuoi secchi importati dall'estero, e che richiedono altri duc. 500,000 per spese di fabbricazione, oltre a cuoi 60,000 nazionali, valutati a duc. 180,000; sicchè nell'insieme tale commercio ed industria puossi valutare ad una somma di duc. 2,660,000.

La produzione della seta nel decennio dal 1840 al 1850, presentò una media annua di libbre 1,400,000, pari a quintali metrici 4,496. — Del successivo decennio, cioè dal 1850 al 1860, il prodotto medio annuale fu di libbre 900,000, pari a quintali 2,890.

Diverse sono le fabbriche in vetrerie, lastre, bottiglie nere, ecc. con una produzione totale di circa duc. 360,000.

Per l'industria della carta nel solo distretto di Sora trovansi 18 macchine, producenti ogni giorno chil. 16,600; un'altra nel distretto di Penne, chil. 800; tre in Amalfi, chil. 600; totale chil. 18,000. — Nella costiera d'Amalfi esistono 31 cartiere a mano, più altre due in Atripalda, le quali tutte lavorano con 137 tini, e danno produzione annua considerevole. Puossi calcolare, che le province meridionali forniscano ogni anno in carta e cartoni di ogni qualità chil. 8,000,000, di un valore medio di duc. 2,352,000. — Siffatta industria consuma annualmente chil. 12,000,000 di cenci, impiega 5,000 operai, senza contare il personale addetto al trasporto.

Finalmente l'industria metallurgica per la costruzione di macchine e fonderia del ferro, nella provincia di Napoli è rappresentata da 7 opifici principali privati, oltre altri molti di minor conto. Ecco i nomi e la produzione di questi stabilimenti: 1.° Quello dei Sigg. Macry, Henry e C., di costruzione di macchine e fonderia di ferro, impiegando un personale di 400 individui, produce annualmente per duc. 150,000. — 2.° Quello del Sig. Guppy e C., di costruzione di macchine, fonderia

di ferro, fabbricazione di chiodi, punte di Parigi ecc., occupando 450 individui, offre un prodotto annuo di duc. 200,000. — 3.° Quello del Sig. Luigi Oomens, di costruzione, con fonderia, con un personale di 150 persone, rende circa duc. 60,000. — 4.° Quello di Filippo Eugenio Delamorte, con un personale di 100 persone, duc. 50,000. — 5.° Quello dell'amministrazione dei Piroscafi Napoletani, occupando circa 100 operai, offre il prodotto di duc. 40,000. — 6.° Quello del Sig. Daniele Mathienson, con 30 circa persone, duc. 12,000. — 7.° Il lavoratorio di Tommaso Francione, costruttore di bilancie e scrigni, occupa 30 persone, ed annualmente produce per duc. 10,000. — I lavoratorii di second'ordine, impiegando insieme 150 persone, producono duc. 20,000; sicchè questo ramo d'industria annualmente fa affari per un prodotto di duc. 542,000. — Non sono compresi in quest'indice il grande stabilimento di Pietrarsa, quello della Ferrovia, la Darsena di Napoli, la Darsena di Castellamare, gli Arsenali, la Fonderia di cannoni, l'Armeria, l'opificio della ferrovia di Castellamare.

Movimento Commerciale e Nautico. — Il numero dei legni nazionali ed esteri, entrati ed usciti nel porto di Napoli nell'anno 1860, non compreso il cabotaggio, è il seguente:

	ENTRATI.		USCITI.	
	Numero.	Tonnellate.	Numero.	Tonnellate.
Legni a vela. . .	1,051.	160,472.	581.	117,773
Legni a vapore .	436.	245,365.	433.	243,356

Il Cabotaggio di Napoli e delle provincie meridionali, nell'anno 1862 era rappresentato dalle cifre seguenti:

	Navi.	Tonn.		Navi.	Tonn.
Gaeta	325.	5,757	Taranto	276.	780
Pozzuoli.	903.	4,362	Gallipoli	50.	50
Napoli	2,655.	31,049	Otranto	14.	24
Castellamare	931.	6,814	Brindisi	19.	359
Salerno	1,534.	8,929	Bari.	111.	3,715
Paola	224.	1,217	Barletta	515.	10,921
Pizzo.	345.	3,175	Manfredonia. . . .	133.	2,329
Reggio.	422.	4,421	Pescara.	179.	3,101
Cotrone	55.	212	—		

Il valore complessivo rappresentato dal movimento commerciale delle provincie continentali dell'Italia meridionale, nell'anno 1859 ammontò alle cifre seguenti:

Importazione	L. 89,143,537
Esportazione	» 58,353,364
Totale	L. 147,496,901

I principali articoli di scambio sono: nell'importazione: cotoni e filati di cotone, zucchero, tessuti di lana e di cotone, tabacco, caffè, carbon fossile, seterie; — nell'esportazione: olio d'oliva, seta, robbia, lane, mandorle, aranci e limoni, vini, cenci, doghe, ecc.

Il corso dei cambi ed usi della piazza di Napoli, sono come appresso:

	Uso giornaliero.	Inc. variabile.	Certo e fisso.
Londra	90	g. 5. 93	p. lira sterlina.
Parigi	80	» 23. 35	p. franco.
Lione	80		
Marsiglia	70		
Trieste	60	» 41. 80	p. fior. austriaco.
Venezia	40		
Torino	40	» 23. 35	p. lira italiana.
Milano	40	» 23. 35	p. lira italiana.
Genova	40		
Livorno	35		
Firenze	35		
Augusta	75	g. 50. 20	p. fiorino sul piede di 52 $^1/_2$.
Francoforte	75	» 50. 30	
Amburgo	90	» 44. 30	p. marco banco.
Amsterdam	90	» 50. 20	p. fiorino corr.
Pietroburgo	90	» — —	p. rublo argento.
Roma	30	» 126. —	p. scudo.
Ancona	30	» 125. —	id.
Palermo	30	» 119. —	p. scudo di 12 tari.
Messina	30	» 119. 25	id.
Foggia	21	» 98. 50	p. ducato regno.
Bari	21	» 99. —	id.
Lecce	21	» 98. 50	id.

L'uso per le contrattazioni in cambi è, che per tutte le negoziazioni che si fanno nel corso della settimana, se n'esegue il pagamento il sabato, e se questo cade in giorno festivo, i pagamenti si fanno il giorno innanzi, cioè il venerdì.

Per gli effetti che sono o a più breve od a più lunga data dell'uso, si bonifica sulla diversità dei giorni l'interesse al 4 p. $^0/_0$ l'anno, comunque il corso dell'interesse di piazza fosse a limiti più elevati, cosa per altro in cui i banchieri accomodano, esigendo una relativa differenza in sopra del corso dei cambi fissati; a parte quella che si esige pel valore della ferma.

Tare. — Per la esportazione si usa bonificare una tara come appresso: sui cestini di fichi di Cosenza rotolo 1; su quelli di Agropoli rotolo $^1/_2$ per cestino, ma effettivamente la tara è più forte.

Per la liquirizia. — Si riceve per tara reale quella segnata sulle casse, però alla fine della consegna di grosse partite si fa lo scandaglio, e se vi è differenza, viene accordata dal venditore proporzionatamente su tutta la partita.

Per la potassa. — L'uso della tara è del 10 p. $^0/_0$; ma effettivamente si trova sempre che sia del 13 al 14 p. $^0/_0$.

Per la robbia. — Secondo il tonnellaggio si regola la tara, per es.: per balle di cant. 4. 80 a 5, rotoli 8; per balle di cant. 5. 30 a 5. 50, rotoli 10; per balle di cant. 5. 80 a 6, rotoli 12.

Pel seme lino, *per la robbia*, *per la senapa*, *per le nocelle*, la tara è rotolo 1 per balla di peso rotoli 120.

Per la canape grezza, non si accorda tara; *detta pettinata*, del pari, e l'imballaggio che non si paga dal compratore, si calcola come peso del contenuto.

Pel cremor di tartaro, si usa tara reale.

Per le mandorle, *per gli anici*, non si accorda: l'imballaggio va considerato come la merce.

Pel sego, *pel succo di limone*, si usa la tara reale; però pel sego si trova sempre modo di produrla.

Per la seta, vi è l'uso di accordarsi dal venditore una tara di 8 once per ogni libbre cento; e ciò per compenso dei legami delle matasse che spesso sono di materia estranea alla seta, cioè cotone, filo ed altro, e che spesso eccedono l'abbuono suddetto.

Per le merci d'importazione si accordano le tare seguenti:

Sullo zucchero, tara reale dinotata sulle casse, oltre poi un abbuono di 3 p. °/₀ per sopratara.

Caffè, tara rotoli 2 al sacco.

Cera, *Indaco*, tara reale.

Pepe, rotoli 4 per balla.

Baccalari francesi, rotolo 1 tara ed 1 p. °/₀ per sopratara per balla; *detti inglesi*, senza tara, perchè vengono immessi sfusi.

Dritti di tonnellaggio. — Tanto per legni nazionali quanto per gli esteri, che hanno trattati di commercio, od assimilazione di bandiera, si paga un dritto di grana otto per tonn. Per i legni non assimilati, il dritto è di grana 40 a tonn., e se toccano altri porti del Regno, grana 20.

Misure locali (oltre il sistema decimale). — *Di lunghezza: palmo* = 0,26455 m.; *oncia* = 0,0220 m.; *minuto* = 0,0044 m.; *passo* = 1,85185 m.; *catena* = 9,25925 m.; *canna* = 2,6455 m.; *braccio* = 0,7054 m.

Di capacità per materie secche: tomolo = 55,5451 lit.; *mezzo-tomolo* = 27,7725 lit.; *quarta* = 13,8861 lit.; *misura* = 2,3144 lit.; *quartaruola* = 0,5786 lit.; *carro* = 19,996 ettol.

Per liquidi: barile = 43,625 lit.; *caraffa* = 0,7271 lit.; *botte* = 523,500 lit.; *carro* = 1047 lit. — L'olio nel commercio all'ingrosso vendesi a *salma* di 16 *staia* = 161,5744 lit.

Pesi. — *Libbra* di 12 once = 320,759 gr.; *oncia* = 26,719 gr.; *rotolo* di 10 decine = 890,997 gr.; *cantaro grosso* (quintale) di 100 rotoli = 89,105 chilogr.; *cantaro piccolo* di 100 libbre = 32,076 chilogr.; *tonnellata* di 1140 rotoli = 1015,736 chilogr.

Monete. — L'unica moneta in uso e di conti, prima dell'adozione del sistema italiano, era il *ducato*, pari a *carlini* 10, o *grana* 100, pari a lire 4. 25. Però di rado si vede questa moneta in circolazione; invece vi è quella di carlini 12 o grana 120, ed i spezzati, cioè 6 carlini o grana 60; 4, 2 e 1, grana 40, 20 e 10 argento.

Rame. — Pezzi di grana 5, 4, 3, 2 $^1/_2$, 2, 1 $^1/_2$, 1 grano, $^3/_4$, $^1/_2$ e $^1/_4$ di grano.

ORO. — Doppia di duc. 30 e 36, detta di duc. 15, detta di duc. 6, detta da duc. 3.

NARVA. — Città e porto della Russia europea, a 59° 23′ lat. N. e 25° 24′ long. E., sul fiume Narova. Questo corso d'acqua procura a Narva buone comunicazioni coll'interno; ma le cateratte che trovansi a valle della città, obbligano le navi ad operare lo scarico nel villaggio di Kulia. — Esportazione di legnami da costruzione, lino e canape, segala ed orzo. Importazione, sale ed aringhe.

NASHUA. — Città del New Hampshire, negli Stati Uniti d'America, sulla riva occidentale del Merrimac, presso al confluente col fiume Nashua. Una cascata idraulica di 19 metri fornisce forza motrice ad un gran numero di manifatture, alle quali quella piazza deve la sua recente prosperità.

NASHVILLE. — Cap. del Tennessee, negli Stati Uniti, sulla riva sinistra del Cumberland, affluente dell'Ohio. — Deve la sua crescente floridezza alla posizione mediana ch'ella occupa tra gli Stati dell'Est ed il Grande Oceano, per cui è fatta centro ad un tempo di un grandioso sistema di scambi e di un'attiva immigrazione.

NASSAU. — Nome appartenente ad un piccolo Stato Germanico (C. WIESBADEN. — V.), e ad una città dell'America centrale. Quest'ultima è la capitale dell'isola della Nuova Provvidenza, una delle Lucaie inglesi, situata a 25° 4′ lat. N. e 79° 39′ long. O. Una notevole porzione del traffico delle isole Bahama si fa per questa piazza, e consiste in frutta (principalmente aranci ed ananas), in sale, legni da tinta, conchiglie e spugne.

NATCHEZ. — Città del Mississippi, negli Stati Uniti d'America, a 32° lat. N. e 91° long. O. — Dopo Nuova Orleans, è il più importante mercato dei cotoni sul Mississippi.

NAXOS. — C. l. dell'omon. eptarchia in Grecia, sulla costa N. O. dell'isola dello stesso nome, una delle Cicladi. — Se ne esportano orzo, grano, segala, frutta, muli, ed altro bestiame, aranci, zafferano, vallonea, vino, acquavite, seta, smeriglio; vi si importano manifatture, zucchero, burro, cuoia, caffè, ecc.

NEUCHATEL. — Cap. dell'omon. cantone nella Svizzera occident., a 46° 59′ lat. N. e 4° 35′ long. O. — Il lanificio ed il cotonificio vi sono attivamente esercitati, oltre alla fabbricazione degli oriuoli, dei pizzi ecc.

NEVERS. — C. l. del dipart. della Nievre, in Francia, a 46° 59′ lat. N. e 0° 49′ long. O. — Nel circostante territorio trovansi molte officine metallurgiche, fra le quali primeggiano per importanza quelle di Fourchambault. — L'estrazione del carbon fossile vi ha pure notevoli proporzioni.

NEW ALBANY. — Città dell'Indiana, negli Stati Uniti d'America, sulla destra dell'Ohio. La navigazione di questo gran fiume procura a quella piazza benefizi considerevoli. Immensi cantieri da costruzione navale, vasti stabilimenti metallurgici, fabbriche di bosselleria, molini di varie specie, le danno un'alta importanza industriale.

NEWARK. — Città del New Jersey, negli Stati Uniti d'America. Importantissimo centro industriale; vi si fabbrican carrozze, vagoni da ferrovie, cuoia, corde, oggetti di gomma elastica, coltelli, carta, saponi, candele, prodotti chimici ecc.

NEW BEDFORD. — Città del Massachusetts, negli Stati Uniti di America, con vasto e buon porto nella baia di Buzzard. — Dopo Boston, è in proporzione di popolo la più florida piazza della Nuova Inghilterra. Rami precipui di sua intraprendenza sono: la pesca della balena, per la quale fornisce i $^{2}/_{3}$ del tonnellaggio che tutta la Confederazione destina a questo ramo di navigazione; le industrie che ne dipendono e che ne sono gli accessori, come la preparazione degli oli, degli spermaceti, delle ossa di balena ecc.

NEWBERN. — Città e porto della Carolina settentr., negli Stati Uniti d'America, presso al confluente del Neuse e del Trent, a 50 miglia dalla foce del primo di questi fiumi nel golfo di Pamlico, posto in comunicazione coll'Oceano Atlantico per lo stretto di Ocracoke.

NEWBURYPORT. — Città del Massachusetts, negli Stati Uniti di America, sulla destra del Merrimac, a 32° 48′ lat. N. e 70° 52′ long. O. — Centro importante di cotonificio, di fabbricazione in grande di scarpe, di costruzioni navali ecc.

NEWCASTLE-ON-TYNE. — Città e porto del Northumberland, in Inghilterra, sulla sinistra del Tyne, a 16 chilom. dalla foce, a 55° 3′ lat. N. e 3° 47′ long. O. — 100,000 ab. — È il centro massimo del traffico del carbon fossile. L'esportazione totale di questo prodotto nel Regno Unito raggiunse nell'anno 1861 la cifra di 7,885,115 tonnellate, per un valore dichiarato di 90 milioni di L., delle quali quantità la parte principale spetta a Newcastle. — Varie importanti industrie sonvi pure esercitate, come la manipolazione del litargirio, del minio, della biacca, del piombo da caccia, l'affinamento del piombo argentifero, la conceria, la birreria, le cartiere, la filatura e la tessitura della canape, la fabbrica del sapone, dei prodotti chimici, delle ancore, delle catene, del fil di ferro, dell'acciaio, dell'alluminio, la costruzione navale, ecc. I noli del carbon fossile da Newcastle e pei porti sotto indicati, sono in oggi (1.° ottobre 1863), come segue, avvertendo che il prezzo è calcolato per *keel*, misura di 8 *Chaldrons*, ossia di 21,538 chilogr.

Aden	L. st.	34 —	Cadice	L. st.	19 —
Alessandria	»	29 —	Cagliari	»	22 —
Alicante	»	25 —	Calcutta	»	21 —
Ancona	»	28. 10 s.	Capo di B. Sp.	»	27 —
Atene o Sira	»	25 —	Castellamare	»	25 —
Bari	»	28 —	Civitavecchia	»	27 —
Barletta	»	28 —	Costantinopoli	»	29 —
Bombay	»	21 —	Corfù	»	24 —
Boston	»	22. 10 s.	Galatz	»	30 —
Buenos Ayres	»	34 —	Gallipoli	»	26 —

Genova	L. st.	27 —
Gibilterra	»	21 —
Girgenti	»	26 —
Gaeta	»	27 —
Hong-Kong	»	44 —
Ischia	»	26 —
Livorno	»	26 —
Lisbona	»	19. 10 s.
Malaga	»	14. 15 s.
Malta	»	26 —
Marsiglia	»	23 —
Martinica	»	24 —
Maurizio	»	21 —
Messina	»	24 —
Napoli	»	27 —
Nuova Orleans	»	30 —
Nuova York	»	22 —
Odessa	»	29 —
Oporto	L. st.	20 —
Palermo	»	25 —
Palma	»	26 —
Portland	»	20 —
Port Said	»	28 —
Reggio	»	26 —
Rio Gianeiro	»	30 —
San Francisco	»	45 —
Siviglia	»	23 —
Sciangai	»	54 —
Singapore	»	26 —
Smirne	»	24 —
Spezia	»	25 —
Sulina	»	24 —
Tolone	»	27 —
Venezia	»	30 —
Vera Cruz	»	31 —

—

NEWHAVEN. — Piccolo porto nella contea di Sussex, in Inghilterra. — È uno dei principali punti di comunicazione col continente: due società di vapori vi fanno i viaggi, l'una giornalmente per Dieppe e viceversa, e l'altra per l'isola Jersey tre volte la settimana.

NEW HAVEN. — Città del Connecticut, negli Stati Uniti d'America. — L'ottimo suo porto è uno dei più commercianti di quello Stato, alimenta un attivo cabotaggio ed un traffico notevolissimo con le Antille.

NEW ORLEANS. — La principale città della Luigiana, negli Stati Uniti d'America, sulla sinistra del Mississippi, in un'isola a 160 chil. dal mare del Messico. — La popol., che nel 1785 non era che di 4,700 abit., supera attualmente i 150,000. — Il movimento marittimo nel 1860 fu di 1,836 navi e 1,181,810 tonnellate all'entrata, e di 1,880 navi ed 1,221,307 tonnellate all'uscita; e quindi in totale di 3,716 navi e 2,403,117 tonn. La parte della bandiera americana in queste cifre fu di 1,497 navi e 981,104 tonn. all'entrata, e di 1,544 navi ed 1,022,285 tonn. all'uscita, o in totale, di 3,041 navi e 2,003,389 tonnellate. — La principale sorgente della prosperità commerciale dello Stato è la coltivazione del cotone, dello zucchero e del tabacco. — Prima che la guerra per la secessione si aprisse, le industrie manifattrici cominciavano a prendervi sviluppo, specialmente le fabbriche d'olio di cotone, le filande ed i tessuti di cotone. — Il commercio della Nuova Orleans è specialmente importante per l'esportazione: si è da quel porto infatti, che si estraggono i cotoni, tabacchi, zuccheri ed altri prodotti dei principali Stati meridionali della Confederazione. Grandi furono nel secolo nostro i progressi fatti dal traffico di quella piazza, come può rilevarsi dalle cifre seguenti:

	Importazione.	Esportazione.
Nel 1821 . . . . doll.	3,379,717.	7,272,172
» 1851 . . . . »	12,528,460.	54,413,963
» 1859 . . . . »	18,349,516	100,734,952

Le relazioni marittime della Nuova Orleans hanno luogo in massima parte con Liverpool, Havre, le Città Anseatiche, la Avana e la Vera Cruz.

NEWPORT. — Porto di mare nella contea di Monmouth, nella parte meridionale del paese di Galles, nella Gran Bretagna, situato sulla riva occidentale dell'Uske, che è quivi navigabile per ogni sorta di bastimenti, questo porto è molto utile al commercio: vi sono spaziosi docks e scali: si esporta gran quantità di carbon fossile, ferro e latta, recati quivi dalle cave per via d'un canale e della strada ferrata. Conta 19,210 abitanti.

NEWPORT. — Città del Rhode Island, negli Stati Uniti d'America. — Ottimo porto, stazione della marina militare; cabotaggio importante; fabbriche di tessuti di cotone e di lana; officine da costruzione di macchine a vapore; pesca della balena.

NEW YORK. — Grande città dell'omon. Stato, nella Confederazione Americana del Nord, a 40° 42′ lat. N. e 76° 28′ long. O. — La sua popolazione che nel 1850 era di 515,647 ab., nel 1860 era di 814,277. — Il movimento delle importazioni di quel gran porto fu:

	Merci daziate.	Merci franche.	Numerario.	Totale.
Nel 1856 . . .	193,839,646.	17,902,578.	1,814,425.	213,556,649
» 1857 . . .	196,279,362.	21,440,734.	12,898,033.	230,618,129
» 1860 . . .	201,401,683.	28,006,447.	8,852,330	238,260,460
» 1861 . . .	95,326,459.	30,353,918.	37,088,413.	162,768,790

Dalla comparazione dell'ultimo di questi anni coi precedenti si scorge il funesto effetto della guerra civile. Le importazioni di merci non furono mai nel decennio antecedente così deboli come nel 1861, come non furono mai così forti quelle del numerario. La parte dei *dry goods* (tessuti) nella cifra totale delle importazioni, era stata nel 1860 di 103,927,100 dollari; e nel 1861 non fu che di 43,636,689 dollari; è l'articolo che ha subito maggiore ribasso. — Questo decremento nelle importazioni ha naturalmente prodotto una diminuzione notabile negli introiti doganali. Essi raggiungevano nel 1860 dollari 36,027,481, e nel 1861 non furono più che di 21,714,981 dollari. E notisi, che la differenza sarebbe stata di gran lunga maggiore, se non avesse avuto luogo nel 1861 un improvviso aumento nelle tariffe.

Le esportazioni furono (non compreso il numerario):

	Prodotti indigeni.	Prodotti esteri.	Totale
Nel 1856 . . . . doll.	79,254,195.	4,413,385.	83,667,580
» 1857 . . . . »	61,803,235.	11,560,420.	73,363,655
» 1860 . . . . »	95,468,296.	8,023,984.	103,492,280
» 1861 . . . . »	131,235,995.	7,358,906	138,594,901

L'aumento verificatosi nel 1861 è dovuto alle enormi spedizioni di grani mandati in Europa.

Il movimento della navigazione ha seguito fedelmente quello delle importazioni ed esportazioni. Dal 1821 al 1851 ecco quali furono i progressi:

	1821.	1851.	Aumento centes.
Entrata . . . tonn.	172,000.	1,449,000.	742 %
Uscita . . . . »	155,000.	1,230,000.	693 %
Totale . tonn.	327,000.	2,670,000.	796 %

Nuova York è il più importante cantiere da costruzione dell'Unione Americana. Il tonnellaggio officialmente accertato nel 1800 era pel distretto di Nuova York, di 155,819 tonn.; nel 1854 era di 1,063,079 tonnellate, il che vale a dire che in mezzo secolo circa si aumentò di 600 per %. Nei quarant'anni decorsi dal 1815 al 1855, si costruirono nei vari porti degli Stati Uniti 4,303 navi da 1,000 a 1,200 tonn., 4,357 brick e 18,912 schooner; dal 1823 al 1854, 3,276 vaporiere, ossia un totale generale di 30,848 bastimenti; ora in un solo di quelli anni, il 1854, Nuova York figura per 240 navi portanti 117,166 tonnellate. — Nell'anno 1858 trovavansi costrutte nei cantieri dello Stato di Nuova York 1,225 navi (delle quali 226 vaporiere) portanti 242,287 tonnellate — Da quell'epoca in poi il lavoro dei cantieri si è rallentato, dapprima a cagione dei diminuiti noli, quindi a motivo della guerra civile.

Nuova York è sovratutto una città marittima e commerciante; essa è però eziandio un centro industriale importante. Ha molte officine metallurgiche, birrerie, stamperie, litografie, fabbriche di strumenti agrari e manifatturieri, d'armi, d'amido, di candele, d'olio minerale ecc.

Numerose sono le banche di Nuova York; molte compagnie d'assicurazione, casse di risparmio ed altri stabilimenti di credito, la cui gestione se lasciò talvolta qualche cosa a desiderare dal lato della prudenza e della cautela, è però sempre improntata di quella mirabile attività e di quello spirito eminentemente pratico che contraddistingue la razza anglo-sassone.

Pel sistema monetario e metrico V. Stati-Uniti.

NICARAGUA. — Repubblica dell'America centrale, con una superficie di chil. 119,462, ed una popolazione di 350,000 ab. — Cap. Leon, con 25,000 ab. — La città di *Nicaragua*, detta ancora *Villa de la Purissima Conception de Rivas*, ha finora un'importanza secondaria; ma la sua posizione geografica sulla riva S. O. del lago omonimo le promette un prospero avvenire commerciale, essendo uno dei punti designati pel tracciamento del canale tra i due Oceani.

NICOSIA, o LEUCOSIA. — Cap. dell'isola di Cipro, a 31° 6′ long. E. e 35° 13′ lat. N. — L'importanza di questa città, grande sotto i Lusignani e nell'epoca del dominio veneto, è oggi molto decaduta. — Ma l'isola è pur sempre celebrata per la fertilità del suo territorio, per la bontà de' suoi vini, per la opportunità degli approdi, fra i quali

citeremo i porti di Larnaca, Limasol, e Famagosta. Polveri d'oro, miniere di piombo argentifero, amianto, cristallo di rocca, allume, ecc. ecc. abbondano; le foreste sono ricche di eccellenti essenze resinose; quanto agli altri prodotti, ecco le medie delle quantità e dei valori annuali.

Prodotti.		Quantità.	Valori.
Grani	ettol.	150,000.	L. 1,500,000
Orzo.	»	337,000.	» 1,350,000
Vini.	»	140,000.	» 1,400,000
Oli.	»	6,687.	» 375,000
Carrube	chil.	4,500,000.	» 250,000
Cotoni	»	350,000.	» 280,000
Sete	»	25,000.	» 475,000
Alizari	»	112,500.	» 75,000
Tabacchi	»	150,000.	» 120,000
Sale	»	7,500,000.	» 75,000

NIEUPORT. — Città e porto del Belgio, sull'Yperlee, a 51° 8' lat. N. e 0° 25' long. E. — Dedita alla pesca del merluzzo e dell'aringa.

NIJNI-NOVGOROD. — Città della Russia europea, c. l. dell'omonimo governo, a 56° 20' lat. N. e 41° 40' long. E., sulla destra del Volga al suo confluente coll'Oka. Emporio dei prodotti della regione transvolgiana e della Siberia, quella città ha inoltre una grande importanza commerciale per la fiera annua dei mesi di luglio ed agosto, fiera alla quale si portano prodotti per un valore da 60 ad 80 milioni di rubli. Un ottavo circa degli affari che vi si concludono, si fanno su cambiali ed altri titoli; i rimanenti $^7/_8$ al contante od a credito, ma senza alcuna scrittura. Le merci apportatevi sono di tre distinte categorie, cioè: 1.° *merci russe*, per i $^3/_4$ circa del valor totale, e sono, oltre ai prodotti del suolo, tele di cotone, oggetti metallici d'ogni genere, lane, seterie, tessuti di filo e canape, cuoia, porcellane, vetrerie, ecc.; 2.° *merci europee* e *coloniali*, cioè vini di Francia e Spagna, seterie, tessuti di cotone, lana e filo ecc.; 3.° *merci asiatiche*, fra le quali predomina il tè, indi il cotone portato dalle carovane di Boccara e di Kiva ecc.

NIKOLAIESFSK. — Città russa sul fiume Amur o Saghalieno, il cui bacino ha in questi ultimi anni, grazie alla mirabile attività ed accortezza del governo moscovita, acquistato un'immensa importanza commerciale. — Nikolaiesfsk ed i numerosi villaggi onde si vanno tuttodì popolando le rive di quel fiume, sono per certo destinati ad un prospero avvenire per le ognor crescenti relazioni con la Cina e con le altre contrade dell'Asia.

NIMES. — C. l. del dipart. del Gard, in Francia, a 2° 10' long. E. e 43° 50' lat. N., ed una delle città più importanti nel mezzodì dell'impero per l'industria ed il commercio. Ecco lo stato delle principali arti esercitatevi, giusta un rapporto officiale della Camera di Commercio nel 1859.

	Stabilim.ti	Operai.
Scialli e tartani	26.	1,800
Tappeti	12.	da 6 ad 8,000
Foulards	8.	800
Stoffe stampate	5.	150
Berretti	15.	350
Galloni, cordoni, bretelle ecc.	17.	500
Sete da cucire ecc.	10.	200
Filatura della seta ecc.	9.	350
Concerie	10.	150
Sartorie	24.	1,400
Calzolerie	24.	1,200

Quanto al commercio, il principale suo ramo in Nîmes è quello dei vini e dell'alcool. La media di un settennio del traffico dei vini in quella città è di 117,074 ettolitri, per un valore di 1,639,064 fr., e quella del commercio dell'alcool, di 33,042 ettolitri, pel valore di 5,306,542 fr. 20 cent.

NING-PO, o NING-PO-FU. — Città della Cina, a 30° 12′ lat. N. e 118° 1′ long. E., al confluente di due fiumi, il Tsé-ki ed il Yung-Kiang. — 300,000 ab. — Vi si fabbricano stoffe e nastri di seta, tappeti chiamati *mao-tan*, coperte e berrette di feltro, abiti da uomo e da donna, cappelli di velluto, scarpe da donna ed un'infinità di oggetti di fantasia. — Attivo commercio col Giappone. Tra le nazioni occidentali, l'Inghilterra è quella che vi ha maggiori relazioni. Importazione di zuccheri, tessuti di cotone, carta, pepe, sapan, ebano, piombo, rotin, stagno, carbone, cera, cotone, cuoia, rame, denti d'elefanto, ferro, frutta secche, oppio, numerario ecc. — Esportazione di riso, grano, piselli, medicinali, allume, porcellana, pesce, tè verde, fagiuoli, scarpe, confetti, inchiostro di Cina, ventagli ecc.

NIU-TCHUANG. — Porto di Manciuria, a 41° 25′ lat. N. e 120° 21′ 50″ long. E., sul Liao, poco lungi dalle sue foci nel golfo di Liao-tung. — Aperta al commercio degli europei dal recente trattato di Tien-tsin, questa città va acquistando ogni di maggiore importanza.

NIZZA. — Città italiana ceduta alla Francia nel 1860. — Il porto, ben difeso dai venti, non può ricevere navi aventi un tirante maggiore di 4 metri. — Notabile pel commercio degli oli, grani, farine, legno bianco, pelli, seta, pesce salato.

NORDHAUSEN. — Città di Sassonia, sulla Zorge, rinomata per le birrerie, le distillerie d'acquavite e l'allevamento dei bestiami. — Sonvi inoltre fabbriche di panni, di tabacchi, di tele, di cappelli, di cuoia, di saponi, di lacche, di prodotti chimici ecc.

NORFOLK. — Nome comune ad una contea d'Inghilterra (c. l. Norwich), — ad un'isola australica, colonia penale inglese, produttrice di eccellente caffè, — ad una contrada dell'America russa (*Nuova Norfolk*), — ad una baia sulla costa occident. dell'isola del re Giorgio, — e finalmente ad una grande città della Virginia, negli Stati Uniti di

America, sulla destra del fiume Elisabeth presso la foce nella baia di Chesapeake. — Quest'ultima, quella che più importa qui segnalare, è il principale emporio dei prodotti della Virginia e di una parte della Carolina settentrionale, come legnami, grani, farine, riso, trementina e carni salate. L'industria consiste in filande di cotone, concerie, e costruzioni navali.

NORRKŒPING. — Città di Svezia, sulla Motala, presso un golfo del Baltico, a 58° 35′ lat. N. e 13° 50′ long. E. — Attivo commercio di esportazione di legnami, grani da foraggio, ferro, rame, avena, — e d'importazione di cotoni in lana e filati, di lane, caffè, zucchero, tabacco, olio, sale, frumento, orzo, segale, piselli, carbon fossile ecc. L'industria dei panni vi è floridissima, come pure le manifatture di cotone, le cartiere, la costruzione di macchine ecc.

NORWICH. — C. l. della contea di Norfolk, in Inghilterra — 70,000 ab. — È celebre per le sue fabbriche di panni e stoffe di lana, di scialli, mussoli, tessuti di cotone, aceto, birra, acciaio, ecc.

NOSSI-BÉ. — Piccola isola dei mari di Madagascar, soggetta alla Francia. Produce legni preziosi, scaglie di tartaruga, cera, sesamo, zucchero, riso, manioca, patate, granturco ecc., prodotti che si scambiano con tessuti di cotone, fucili, polveri e piombo, spiriti, pentole di ferro ecc.

NOTTINGHAM. — C. l. dell'omonima contea, in Inghilterra, sul canale di Great Trunk, a 52° 57′ lat. N. e 3° 28′ long. E. — 65,000 ab. — Nell'ammirabile sistema di divisione del lavoro fra le grandi città inglesi, Nottingham si è assunta la specialità dei berretti e dei pizzi. Possiede inoltre filande di lana e di cotone, fabbriche di tessuti di cotone, di lana e di seta, stabilimenti metallurgici, fabbriche d'aghi ecc.

NOVOGOROD. — Città della Russia europea a 58° 31′ lat. N. e 28° 56′ long. E. — Immensa fu la sua importanza commerciale nell'epoca in cui floriva la Lega Anseatica, che vi ebbe una delle sue precipue fattorie. — L'apertura del commercio con gli Inglesi nel mar Bianco mercè dei porti di Kholmogori e di Arcangelo, e poscia la creazione di Pietroborgo che con Riga ereditò il commercio di Novogorod, tolsero a quest'ultima la sua vetusta prosperità.

NUREMBERGA o NORIMBERGA. — In tedesco *Nürnberg*, città della Baviera, a 49° 27′ lat. N. e 8° 44′ long. E. — 60,000 ab. — Celebre nella storia commerciale del Medio Evo, ha conservato la sua antica importanza. Tra le sue floride industrie, citeremo la fabbricazione di giocatoli e la chincaglieria. Il commercio di questi prodotti è immenso, come pure quello del tabacco e della birra. — Oltre al sistema metrico bavareso (V. MONACO) sonvi ancora in uso le seguenti: MISURE. — *Lineari: Stadtschuh* o *fuss* = 0,30299 m.; *zol* = 0,02525 m.; *linie* = 0,0021 m.; *grosse ruthe* = 4,8478 m.; *kleine ruthe* = 3,6359 m.; *elle* = 0,6565 lit. — *Di capacità per materie secche: korn simmer* = 318,137 lit.; *korn malter* = 159,0685 lit.; *korn metze* = 19,8835 lit. — *Per liquidi: eimer* = 73,29 lit.; *visir viertel* = 2,29 lit.; *visir maass* = 1,145 lit.;

seidel = 0,5725 lit.; *achtel* = 0,1434 lit.; *schenkmaass* = 1,07854 lit.; *schoppe* = 0,2696 lit.; *fudder* = 879,48 lit.; *stuck* = 1172,64 lit.; *ohm* = 146,58 lit. — PESI: *pfund* = 510,2117 g.; *loth* = 15,9441 g.; *quentche* = 3,986 g.; *centner* = 51,0212 chil. — I CAMBI seguono i corsi di FRANCOFORTE SUL MENO (V.). — La maggior parte delle vendite si fanno a 4 mesi di credito.

O

ODESSA. — Città e porto della Russia europea, sul mar Nero, a 46° 29′ lat. N. e 28° 23′ long. E. — 90,000 ab. — Or fanno circa sessant'anni, non era che un povero villaggio tartaro; la sua felice posizione geografica la fece in sì breve tempo uno dei più cospicui empori d'Europa. — Ai porti settentrionali del mar Nero e dell'Azof, che tanto addentro penetrano nel continente d'Europa e nelle cui vicinanze sono le grandi vie fluviali del Dniester, del Dnieper e del Don, devono naturalmente convergere i prodotti della maggior parte della Russia europea, i cereali della Polonia, i metalli degli Urali e le lane del Caucaso; come per le vie medesime debbono risalire a quelle regioni i prodotti delle regioni occidentali. — L'esportazione dei cereali, delle lane e dei seghi, che sono i generi più importanti del traffico di Odessa, si riassume nelle cifre seguenti:

1858	L. 121,968,484	1860	L. 80,706,600
1859	» 126,051,088	1861	» 97,489,327

Le quantità dei prodotti esportati furono come segue:

CEREALI.

1858	Ettol.	6,098,000
1859	»	6,844,904
1860	»	4,910,000
1861	»	6,191,554

LANE.

1858	Chil.	3,200,000
1859	»	3,049,000
1860	»	4,187,200
1861	»	6,191,554

SEGHI.

1858	Chil.	4,560,000
1859	»	3,049,600
1860	»	3,056,000
1861	»	2,605,776

L'importazione in Odessa nel 1861 fu come segue:

GENERI D'IMPORTAZIONE	QUANTITÀ		VALORE	
		Chil.	R. arg.	L. it.
Caffè .... Pudi.	34,131	546,096	296,802	1,187,208
Zucchero greggio.. »	33	428	245	980
Detto raffinato. »	121	1,936	353	1,412
Olio.............. »	94,013	1,504,208	860,451	3,441,804
Vino .... »	54,334	869,344	273,202	1,092,808
Detto............. Bott.	20,110	321,760	17,032	68,128
Sciampagna....... »	46,862	749,792	109,542	438,168
Alcool............ Pudi.	5,778	92,448	74,851	299,404
Frutti freschi ..... Num.	17,968,556	—	281,647	1,126,588
Detti diversi ..... Pudi.	227,381	3,638,096	860,652	3,442,608
Tabacco in foglia .. »	29,443	471,088	669,022	2,676,088
Detto in sigari... »	144	2,304	37,521	150,084
Cotone greggio.... »	32,492	519,872	279,047	1,116,188
Detto filato...... »	12,200	195,200	268,811	1,075,244
Legno da tinta .... »	10,170	162,720	14,830	59,320
Indaco............ »	246	3,936	26,597	106,388
Ferro............. »	159,006	2,544,096	340,662	1,362,648
Ghisa............. »	46,643	746,288	29,553	118,212
Stagno .... »	2,622	41,952	38,550	154,200
Piombo........... »	151,073	2,417,168	679,993	2,719,972
Seta.............. »	34	544	6,473	25,892
Lana .... »	198	3,168	11,498	45,992
Stoffe in cotone	—	—	679,287	2,717,148
Dette in seta	—	—	352,703	1,410,812
Dette in lana...........	—	—	570,990	2,283,960
Dette in lino	—	—	188,308	753,232
Carbone .... Pudi.	3,109,454	49,751,264	526,817	2,107,268
Macchine e modelli. Num.	8,841	—	1,431,958	5,727,832
Prodotti diversi.........	—	—	4,417,164	17,668,656
Effettivo russo ed estero .	—	—	930,615	3,722,460
			14,275,176	57,100,704

Questo vasto scambio commerciale si è operato per mezzo di un movimento di navigazione, che si riepiloga nelle cifre seguenti:

1858. . navi 1,157. tonn. 406,811	1860. . navi 830. tonn. 342,460
1859. . » 1,303. » 431,689	1861. . » 1,152. » 401,137

Il primo posto in questo movimento commerciale e marittimo del porto di Odessa spetta alla bandiera italiana. Essa infatti fu rappresentata nei seguenti anni:

1858 da navi 237. tonn. 77,096	1860 da navi 198. tonn. 82,800
1859 » » 363. » 110,454	1861 » » 217. » 72,816

nell'anno 1861 la marineria italiana esportava da Odessa tanti cereali per cetwerte 550,798 = ettolitri 1,101,596, rappresentanti in noli un valore di L. 2,159,128. 16.

La quasi totalità dei bastimenti italiani giungono vuoti e ne ripartono per diverse destinazioni con pieno carico. I generi italiani che maggiormente figurano nell'importazione di Odessa sono gli olii, le frutta secche e gli agrumi. Un gran numero di case genovesi stabilitesi da gran tempo così in Odessa, come negli altri scali della Russia meridionale, vi hanno formato una vera colonia italiana.

I prezzi correnti dei principali prodotti d'immissione sono:

Olii d'Italia soprafflno	Rubli	11 a 14	al pudo.
» fino	»	10 a 11	»
» mezzo fino	»	9 a 10	»
» mangiabile	»	8 a 9	»
» da ardere	»	7 a 8	»
Olii dell'Arcipelago	»	6 a 8	»

Il dazio e sopradazio del 5 % importa rubli 1,94 ½ il pudo brutto, compresa la tara, valutata in dogana a 15 %.

Vini di Spagna	Rubli	3 — a 4	vedrò.
» di Francia bianco	»	70 — a 110	oxof.
» » rosso	»	80 — a 100	»
» di Sciampagna	»	1,50 a 3	bott.
» d'Italia	»	2 — a 3	vedrò.
» di Grecia	»	2 — a 3	»

Il dazio e sopradazio per vini in fusti è di rubli 2,20 ½ il pudo brutto; per i vini in bottiglia, di kopechi arg. 30 l'una; e kop. 90 per i vini gassosi in bottiglia.

Agro di limone, rubli 1 a 1,50 il pudo, col dazio di kopechi arg 6 il pudo, compresa la tara.

Riso d'Italia e d'America, da rubli 2,50 a 3 il pudo, col dazio di kop. arg. 52 ½ il pudo.

Formaggi di Parma	Rubli	16 a 18
» di Svizzera	»	13 a 14
» d'Olanda	»	14 a 15

dazio e sopradazio rubli 5,25 il pudo.

Frutta fresche, aranci e limoni rubli 4 a 6, ogni mille agrumi; — dazio kop. arg. 84 per cassa di 300.

Frutti secchi: mandorle amare	kop.	— — a — —	il pudo.
» » senza scorza	»	8 — a 9 —	»
» » dolci	»	7 — a 10 —	»
» nocciuole	»	2,50 a 3 —	»
» fichi	»	3 — a 7 —	»
» uva	»	2 — a 7 —	»
» datteri	»	3 — a 4 —	»
» carrube	»	1 — a 1 ½	»
» olive salate	»	3 — a 4 —	»

Il dazio per le mandorle è di rubli 1,57 $^1/_2$; per le nocciuole, kop 63; pei fichi, l'uva e i datteri, rubli 1,05; per le carrube, kop. 63; per le olive, rubli 1,68.

Frutti canditi, confetti e simili, rubli 30 a 40 il pudo; dazio rubli 6. Lo stesso dazio pagano le conserve alimentari, che si vendono da 1 a 2 rubli la scatola di $^1/_2$ ad 1 chilogramma.

Paste e vermicelli . . rubli 4,50 a 5,50 il pudo — dazio rubli 1 —
Zuccheri greggi . . . » 5 — a 6 — » — » » 3,15
Raffinati in pani . . . » — — a — — » — » » 5,25

I raffinati esteri in polvere, proibiti:

Pepe . . . . da rubli 7 a 8 il pudo — dazio rubli 2,62 $^1/_2$
Cacao in grana. . » 6 a 7 » — » » 2,10 —

Il cacao in polvere e tavolette di cioccolatto, da R. 30 a 40 il pudo, dazio rubli 8,40. I garofani, cannelle, spezie ed altri coloniali pagano kop. arg. 4 il pudo.

Cotone in lana d'America rubli 7,50 a 8,50, dazio kop. 26 $^1/_2$ il pudo.
» di Grecia. » 7 — a 8 —, »
» di Turchia » 6 — a 7,50, »
Zolfo greggio . . . . » 0,75 a 1 —, esente.
» raffinato. . . . . » 1 — a 1,50, »
Piombo in fogli. . . . . . . » 3 — a 3,50, dazio kop. 5 $^1/_2$ 4 il pudo.
» in pani. . . . . . . » 2 — a 3,75, »
Carbon fossile . . . . kop. 20 — a 30 —, esente.

Nelle vendite di generi d'importazione è uso di piazza accordare al compratore da 5 a 6 mesi pel pagamento. — Commissione merci, 2 %; mediazione, $^1/_2$ o 1 %. — Le cambiali tratte dall'estero a più giorni o mesi data godono dieci giorni di grazia, o tre giorni se sono a vista.

CAMBI.

Piazze.	Termini.	Incerto.	Certo.
Pietroborgo . . 90	giorni data.	90 rubli argento.	100 rubli arg.
Smirne 31	id.	6 $^1/_8$ kopechi . . .	1 piast. turca.
Costantinopoli 31	id.	id. . . .	id.
Genova 75	id.	395 L. italiane. .	100 rubli arg.
Livorno	3 mesi	470 L. toscane. .	id.
Londra.	id.	614 kopechi. . . .	1 lira sterl.
Parigi	id.	390 franchi	100 rubli arg.
Vienna	id.	155 fiorini	id.
Trieste.	id.	id.	id.

I diritti di porto per le bandiere aventi trattato colla Russia sono:

Diritti d'entrata . . . rubli 0,05 per last di tonn. 2 di registro.
» di sortita . . . » 0,05 »
» d'ancoraggio . » 0,07 »
» di fanali. . . . » 7,15 »

Totale . . . . rubli 7,32 per last di tonn. 2 di registro.

I diritti di porto per le bandiere senza trattato:

Diritti d'entrata . . .	rubli	1 —	per last di tonn. 2 di registro.
» di sortita . . .	»	1 —	»
» d'ancoraggio .	»	0,15	»
» di fanali. . . .	»	7,15	»
Totale	rubli	9,30	per last di tonn. 2 di registro.

Misure. — *Lineari: verschiok* = 0,4446,875 m.; *arschina* = 0,7115 m.; *sagena* = 2,1345 m.; *werst* = 961,5384 m. — *Di capacità per solidi: cetwert* di 8 *wossmich*, o 64 *garhetzen* = 2,105 ettol. — *Per liquidi: vedrò* = 12,289 lit.; *anker* = 36,867 lit.; *oxof* = 221,202 lit. — Pesi: *pudo* = 16,372 chil.; *libbra* = 0,4092 chil.; *berkovitz* = 163,72 chil.

Monete. — Rub. arg. di 100 kop., o 350 rub. assegnazione = L. it. 4 —

Rublo assegnazione		»	»	1. 14
Imperiale d'oro del 1763 rubli	10 —	»	»	40 —
» del 1775 »	13 —	»	»	52 —
Mezzo Imperiale . . . . . »	5 —	»	»	20 —
Ducato d'oro del 1763 . »	2,90	»	»	11. 60
» del 1775 . »	2,95	»	»	11. 80
Zecchino d'argento. . . . »	3 —	»	»	12 —

OFFENBACH. — Città del granduc. di Assia-Darmstadt, non lungi dalla sinistra riva del Meno. Grande sviluppo industriale, fabbricazione di portafogli, cartoni, portamonete, tabacchiere, vetture, tela cerata, tele e carte dipinte, cerussa, sapone, tabacco, cicoria, cuoi verniciati, corde elastiche, cappelli, macchine, bronzi, argenteria, ecc.

OHASAKA. — Grande città del Giappone, sulla baia di Yedo, a 34° 40′ lat. N. e 133° 12′ long. E — 800,000 ab. — Vasto porto, ma poco profondo. — I principali generi d'esportazione sono: riso, pesce secco, tele di cotone, bronzi, armi, porcellane, libri. Le relazioni d'Ohasaka coi popoli occidentali, ora appena sul nascere, sono destinate a prendere ampie proporzioni.

Misure. — *Lineari: rin* = 0,000303 m.; *bun* = 0,00303 m.; *sun* = 0,0303 m.; *syak* o *sasi* = 0,303 m.; *ken* = 1,909 m. — *Di capacità: syo* = 17,4 lit.; *go* = 1 $^3/_4$ lit.; *syak* = $^7/_{40}$ di litro; *to* = 174 litri; *kok* = 1740 litri. — Pesi: *mon-me* = 1,75 gr.; *pun* = 0,175 gr.; *rin* = 0,0175 gr.; *fyak-me* = 175 gr.; *kin* = 280 gr.; *kwan-me* = 1 chil. 750 gr.

Monete. — Sul sistema monetario giapponese regna tuttora fra noi molta incertezza. Sembrano però sufficientemente accertati i dati seguenti: Oro: *ko-ban* = L. 26. 25 c. — Argento: *monmé* = L. 0. 43 c. — Rame: *mon* = L. 0,0035.

OLANDA. — (V. Paesi Bassi).

OLDEMBORGO. — Cap. dell'omonimo duc. in Germania, a 38 chilom. O. di Brema. — Celebri fabbriche di tabacco, di candele steariche e di cioccolatto. Il lavoro delle pietre preziose e dure vi ha pure acquistato notevole rinomanza.

OMOA. — Porto della repubbl. di Honduras, sull'Atlantico, a 15° 42′ lat. N. e 90° 40′ long. O. — Esportazione: oro, argento, legno di rosa, bestiami, tabacchi, pelli; — importazione: tessuti di cotone, di lana, di seta, chincaglierie, coltelleria, vetreria, porcellane e stoviglie, cacao, zucchero, caffè, ecc.

OPORTO. — (V. PORTO).

ORANO. — Porto d'Algeria, a 35° 42′ lat. N. e 2° 59′ long. O. — Esportazione di grani, farine, paste, lane, pelli, cuoia, tabacchi, cotoni, marmi, sommaco, chermes ecc.

OREL. — Città della Russia europea, sull'Oka, a 52° 58′ lat. N. e 53° 54′ long. E. — Importante commercio di cereali e di canape.

OREMBORGO. — Città della Russia europea, presso il fiume Ural, a 51° 45′ lat. N. e 76° 13′ long. E. — Emporio degli scambi fra la Russia e i popoli di Boccara, Kiva, Chirghisia ed altri dell'Asia centrale.

ORLEANS. — C. l. del dipart. del Loiret, in Francia, a 47° 54′ lat. N. e 0° 25′ long. O. — La sua mirabile posizione geografica a metà del corso della Loira e nel centro di una vasta rete ferroviaria, le assicura un'alta importanza commerciale. — Vi si fabbricano coperte di lana, aceto, spilli, lime, spiriti, stoviglie ecc.

OSTENDA. — Città del Belgio, 0° 35′ 02″ long. E. e 51° 13′ 55″ lat. N., con un comodo porto sul mare del Nord, col quale comunica per mezzo di un canale. — Fa molti affari con l'Inghilterra e con la Germania. — Nel 1859 ricevette 512 navi portanti 87,246 tonn., divise come segue:

137	navi belghe....	con 24,326	tonn.		3	navi danesi.....	con	303	tonn.
300	» inglesi....	» 52,491	»		5	» russe......	»	927	»
29	» norvegiesi.	» 5,001	»		2	» rostockesi..	»	317	»
9	» olandesi ..	» 1,102	»		2	» amburghesi	»	76	»
10	» francesi...	» 870	»		1	» prussiana ..	»	150	»
10	» annoveresi	» 1,151	»		1	» italiana....	»	133	»
2	» svedesi...	» 320	»		1	» portoghese.	»	76	»

Le principali importazioni sono sale, lane, grane oleose, metalli, manifatture diverse, tinte, vini ecc. — Le esportazioni: burro, carni, tessuti, olii di grana, cavalli, cicoria, bestiame, oro battuto, uova ecc. — Celeberrime sono le ostriche di Ostenda.

OSWEGO. — Città della Nuova York, negli Stati Uniti, sul fiume omonimo presso il suo sbocco nel lago Ontario. — Questa sua posizione la costituisce un emporio di grande importanza per gli scambi tra le ricche città delle rive dell'Atlantico ed i paesi dell'interno. — Le farine e le granaglie formano la base principale del commercio e dell'industria di Oswego.

OTTAWA. — Città del Canadà presso il confluente del fiume omonimo e del San Lorenzo. Centro principale del commercio dei legnami.

P

PADANG. — Cap. delle colonie olandesi nell'isola di Sumatra il cui porto è Pulo-Pinang. — Il caffè ed il pepe formano la parte precipua delle esportazioni.

PADOVA. — Celebre città italiana sul Bacchilione, a 31 chilom. O. di Venezia. — 55,000 ab. — Possiede importanti fabbriche di panni, di nastri, di seta e di calze. Mantiene un attivo commercio in Italia ed in Germania. Due fiere annuali, l'una dal 10 al 30 giugno, l'altra dal 7 al 31 ottobre.

PAESI BASSI. — Reame del Nord dell'Europa, tra 1° e 4° 48′ long. E. e 51° e 53° lat. N., tra il mar germanico a ponente ed a settentrione, il Belgio a mezzodì, l'Annover e le provinco prussiane di Westfalia e del Reno a levante. — Superficio 32,589 chilom. quadr. Popolaz. il 31 dic. 1861, 3,372,652. — Cap. La Aia; città principali Amsterdam, Rotterdam, Utrecht. — La potenza coloniale dell'Olanda, dopo essere stata la prima del mondo nel secolo XVII, è ancora grandissima. La popolazione delle colonie è di 18,175,910 ab., dei quali 12,324,095 a Giava, 1,646,467 a Timor, 1,560,664 a Sumatra, 872,993 a Borneo.

FINANZE. — Entrate nel 1862 fior. 86,497,488 (il fior. = L. 2. 11 c.)
Spese . » » 85,807,989
Debito in capitale » 1,029,356,881 — Interessi 29,733,501.

COMMERCIO. — Nel 1860 presentò un valore totale di 770 milioni di fiorini, cioè 452 milioni per le importazioni e 428 per le esportazioni.

L'Italia ha avuto nel 1860 coi Paesi Bassi un commercio rappresentato dalle cifre seguenti:

		Sardegna.	Due Sicilie.	Toscana.	Totale.
Importazioni.	fior.	558,344.	1,918,144.	844,100.	2,320,588
Esportazioni	»	3,838,096.	4,617,397.	2,339,516.	10,795,006
Totale Generale	fior.				13,115,594

I principali articoli importati dalle province che formavano il Regno delle Due Sicilie sono: droghe, robbia, olii fini, sommacco, frutta, zolfo. La esportazione più rilevante è quella dello zucchero raffinato. — La Sardegna ha dato ai Paesi Bassi la sua terra da vasellame, i suoi olii, le sue frutta e i suoi succhi vegetali, ricevendo in iscambio zucchero, tabacco, caffè, indaco e pelli. — La Toscana cambiò le sue droghe, gli oli, i succhi vegetali, le ceneri, le noci di galla, le sue pietre lavorate, con lo zucchero, i tabacchi, l'indaco, le pelli ed i formaggi.

NAVIGAZIONE — Nei porti olandesi, durante l'anno 1860, entrarono 8,217 bastimenti carichi, della complessiva portata di tonn. 1,591,419, e 497 bastimenti in zavorra, di 66,415 tonn. — Le navi entrate nei porti olandesi e provenienti dai porti italiani furono 59, della complessiva portata di 11,892 tonn. — Salparono dall'Olanda 5,016 navi cariche di 1,062,385 tonn., e 3,981 navi in zavorra di 674,761 tonn. — Vi son comprese 23 navi italiane, per tonn. 5,542.

PAIMBEUF. — Città marittima di Francia, dipart. della Loira Inferiore sulla riva e presso la foce della Loira, a 34 chilom. a valle di Nantes. Dacchè Saint-Nazaire è divenuto il porto di Nantes, Paimbeuf è decaduto. — I principali affari di quest'ultimo porto si fanno col Baltico.

PALERMO. — Cap. della Sicilia, grande e bella città, a 38° 8' 15" lat. N., e 13° 21' 56" long. E., sulla costa settentrionale dell'isola. — Popolaz. 186,170 ab. — Il movimento di questo porto nel 1860 fu:

Importazione.	L. 26,971,000
Esportazione	» 43,712,000
Totale.	L. 70,683,000

e però con un'eccedenza dell'esportaz. sull'importaz. di » 16,741,000.

Raffrontando le cifre dei valori pel 1859 con quelle pel 1860, riscontriamo un notevole incremento di L. 9,180,000 delle quali L. 1,778,000 appartengono all'importazione, e L. 7,402,000 all'esportazione.

Hanno partecipato a quel movimento commerciale:

		Importazione.	Esportazione.
Inghilterra . . .	per L.	12,250,000.	16,225,000
Stati Uniti . . .	»	927,000.	18,551,000
Francia	»	6,133,000.	1,848,000
Olanda	»	1,004,000.	3,563,000
Austria	»	1,411,000.	135,000

Le immissioni principali furono:		Le principali esportaz. furono:	
Tessuti di lana. . . .	L. 1,817,000	Sommacco	L. 12,762,000
» di cotone . .	» 1,650,000	Frutta secche	» 11,835,000
Legname.	» 1,580,000	Aranci e limoni. . .	» 4,753,000
Ferro.	» 1,344,000	Manna.	» 2,439,000
Chincaglieria	» 1,066,000	Olio	» 2,066,000

L'annessione al Regno d'Italia ha di gran lunga migliorato le condizioni di quel porto. — Infatti, se i legni a vela ed a vapore colà giunti nel 1857, non erano che 2,958, gli arrivi del 1861 salirono a 3,202. I vapori entrati, che nella prima delle citate epoche limitavansi a 152, quadruplicarono di numero nella seconda.

La natura ha spiegato nei dintorni di Palermo, come nella intera Sicilia, la sua generosità; ma l'uomo, per una folla di cause che è qui inutile enumerare (V. Napoli), non ha finora svolto la centesima parte degli elementi di ricchezza onde quell'isola sovrabbonda. — Fra i prodotti minerarii citeremo: lo zolfo (se ne esportarono nel 1859 2,176,076 quintali), il sale, la soda, la pomice, i marmi, le agate, l'allume, il corallo, il diaspro; — fra gli agricoli: il frumento (la raccolta del 1857, fatta deduzione delle quantità riservate pel consumo immediato e per la seminagione, fu di 5,250,000 ettolitri), il sommacco, lo mandorle dolci ed amare, le noci, nocciuole, pistacchi, fichi, uve, carrobe, aranci, limoni; — fra gli industriali: i vini, le sete, gli spiriti ed altri provenienti dalle materie prime dell'agricoltura.

MISURE LOCALI. — *Lineari: palmo* = 0,25810 m.; *onza* = 0,0215 m.; *linea* = 0,0018 m.; *passetto* = 0,5162 m.; *catena* = 8,2592 m.; *corda* 33,0368 m. — *Di capacità per materie secche: salma* = 2,7509 ettol.; *bisacca* = 68,772 lit.; *tomolo* = 17,193 lit.; *mondella* = 4,2982 lit.; *carozzo* = 1,0745 lit.; *quarto* = 0,2686 lit.; *quartiglio* = 0,0671 lit. — *Per liquidi: botte* = 11,0036 ett.; *salma* = 275,09 lit.; *barile* = 34,386 lit.; *quartaro* = 17,193 lit.

PESI. — *Rotolo* = 793,420 gr.; *onza* = 26,447 gr.; *cantaio* = 100 rotoli (per uso però si conta sovente il cantaio 102 rotoli; a Sciacca anzi 111 rotoli); *libbra* = 317,386 gr.

MONETE. — Il *Ducato* (di 100 *baiocchi*, di 10 *piccioli*) = 4,2487 L.; l'*onza* (di 30 *tarì*, di 20 *grani*) = 12,74 L.

CAMBI.

Piazze.	Termine.	Certo.		Incerto.
Amborgo 90	giorni data	1 marco banco.	±	82. 25 grani.
Amsterdam. 90	id.	1 fiorino corr. .	±	93. 5 »
Augusta 90	id.	1 fiorino corr. .	±	117. 75 »
Catania. 20	id.	100 onze Catan. .	±	99 $^1/_2$ onze.
Francoforte. 90	id	1 fior. da 24 $^1/_2$.	±	97. 5 grani.
Genova 45	id.	1 L. it.	±	43. 65 »
Londra 90	id.	1 L. st.	±	11 25 tarì.
Malta 30	id.	100 onc. Malta . .	±	99. — onz.
Marsiglia 80	id.	1 franco.	±	43. 83 grani.
Napoli. 30	id.	1 ducato	±	197. 50 »
Roma 30	id.	1 scudo.	±	253. 75 »
Trieste 60	id.	1 fior. conv. c.^{ta}	±	88. — »
Venezia. 60	id.	1 lira austriaca.	±	37. — »
Vienna 90	id.	1 fior. austr. . .	±	113. — »

USI LOCALI. — Le merci importate sogliono vendersi, libere dalle spese doganali, a 4 o 6 mesi di credito. — Il tabacco, a 111 rotoli; i pesci affumicati, a 115 rotoli; il rum, a gallone inglese antico da vino. — Le merci esportate a bordo a contanti. — I limoni, per cassa da 36 a 42. — Gli aranci, in casse da 200 a 210. — Il sugo di limone, a pipe di 130 galloni inglesi da vino. — Le mandorle con scorza, a tomolo; senza scorza, a cantaio. — I bozzoli di seta, a rotolo. — Contasi in genere a tara reale; ma pel sugo di regolizia, per le mandorle e gli aranci è di 2 p. %. — Per l'importazione, la commissione è di 3 %; il del credere, 2 %; la mediazione, 1 %; il magazzinaggio, $^1/_2$ p. %; — per l'esportazione: la commissione, 3 %; la mediazione $^1/_2$ p. %; ma pel grano è di 2 a 3 %.

PALMA. — Cap. dell'isola di Maiorca, Baleari, appart. alla Spagna, 39° 34′ lat. N. e 0° 12′ 8″ long. E. — 40,000 ab. — Ha una delle più vaste e belle rade del mondo. — Le Baleari (che oltre a Maiorca, sono Minorca con Porto Mahon, Iviça, Formentera e Cabrera), producono vini (per 50,000 ettolitri), sale (più di 20,000 tonn), grani, olio, mandorle, sapone, aranci, zuccheri, olive, carrobe, pistacchi ecc.

PALMAS. — Detta anche Ciudad Real de las Palmas. — Città e porto franco della Grande Canaria, nell'arcipelago delle Canarie, appartenenti alla Spagna. — Produce ed esporta vini, carni, patate, pesci, frutta ecc.

PANAMA. — Città e porto della Confederazione di Colombia, ossia Nuova Granata, sul Pacifico, a 8° 58′ 50″ lat. N. e 81° 47′ 30″ long. O. — 30,000 ab. — Ammirabile situazione pel transito fra i due Oceani, congiunti da una ferrovia che nel 1861 ha dato il movimento seguente (V. anche Colon Aspinwall):

		In destinazione		
		di Panama.	di Aspinwall.	Totale.
Passeggeri. . . .	numero	20,049.	10,920.	30,969
Oro.	val. in doll.	—	39,301,125.	39,310,125
Argento	id.	—	14,550,832.	14,550,832
Gioielleria	id.	458,907.	—	458,907
Lettere, plichi .	libbre .	396,926.	87,418.	484,344
Bagagli	id.	91,513.	157,193.	248,708
Merci (gran vel.)	id.	12,197.	27,322.	39,519
Id. 1.ª classe .	id.	467,018.	8,578.	475,596
Id. 2.ª id. .	id.	395,564.	1,825,697.	2,221,261
Id. 3.ª id. .	id.	1,341,174.	1,604,488.	2,245,662
Id. 4.ª id. .	id.	8,002,349.	1,766,510.	9,768,859
Id. 5.ª id. .	id.	388,090.	5,151,480.	5,539,570
Id. 6.ª id. .	id.	73,797.	54,713.	128,510
Altre merci . . .	id.	5,545,280.	1,497,059.	7,042,339
Legnami.	piedi	200,598.	10,572.	211,170
Carbon fossile. .	libbre	37,183,340.	—	37,183,340

La scoperta dei terreni auriferi di California ha operato una vera rivoluzione nello stato economico di Panama, non che in quello di tutto l'istmo, accrescendo fuor di misura il transito dei passeggeri e delle merci.

Benchè l'Italia finora non abbia preso in questo movimento tutta la parte che pur naturalmente le spetterebbe, si è però cominciato anche fra noi a sentire i vantaggi dello stabilimento della ferrovia di Panama. Genova in fatti mandò a Colon Aspinwall:

Anni.		per Lima.	California.	Guayaquil.	Paesi div.
1860 . . .	passegg.	19.	4.	2.	11
1861 . . .	»	30.	7.	4.	8
	Totale passegg.	49.	11.	6.	19

Il valore dei passaggi da Genova a Colon sono:

1.ª classe Ln. 450 a 500. — 2.ª classe Ln. 300.

La via di Panama offre immensi vantaggi al commercio ed all'emigrazione. Infatti le comunicazioni col Pacifico dall'Europa e dagli Stati Uniti d'America, dovendosi girare il Capo Horn, od il Capo di Buona

Speranza, sono assai più lunghe e pericolose. La distanza dall'Inghilterra a Sydney (Australia) è:

Via Capo di Buona Speranza . .	miglia	12,828
Via Panama.	»	12,730
Vantaggio di Panama	miglia	98

Da Nuova York a Sydney:

Via Capo Horn	miglia	12,870
Via Panama.	»	9,950
Vantaggio di Panama	miglia	2,720

Da Nuova York a Jeddo (Giappone):

Via Capo Horn	miglia	16,710
Via Panama.	»	10,220
Vantaggio di Panama	miglia	6,490

I principali articoli d'importazione nella confederazione granatina, sono i seguenti:

Dall' Inghilterra. — Tessuti di cotone, di filo, di seta, carbon fossile, candele steariche, birra, sapone, salumi, ferro lavorato, strumenti, macchine, mercurio.

Dalla Francia. — Vini e liquori, stoffe di seta e di cotone, ricami, profumerie, olio, droghe, chincaglierie, carta, cappelli, conserve alimentari.

Dalla Germania. — Tessuti di filo, lana, seta, ginepro, candele steariche, chincaglierie, mobili.

Dall' Italia. — Paste di Genova, olio, carta da scrivere, da stampa e da involti, coralli, ricami, vestimenta e scarpe, cappelli di Firenze, mattoni, cemento, marmi, monumenti in marmo, formaggi, salumi, conserve e vini (quest' ultimo articolo sarebbe suscettibile di alimentare una vasta importazione).

Dagli Stati Uniti, innumerevoli sono le qualità d'importazioni.

Oltre ai lucri provenienti dal transito summentovato, l'istmo ritrae benefizi dai prodotti proprii, che sono: pesce, ostriche, perle, legni preziosi, ecc. — L'avvenire di quei paesi è dei meglio promettenti, e non tarderebbe ad attuarsi in un prospero presente, se il governo e lo stato sociale fossero all'altezza della posizione geografica e dei doni della natura.

PAPEITI. — Città dell'isola di Otaiti, nell'Oceania (arcip. della Società) sottoposta al protettorato della Francia. Quel gruppo è tra 150° 20′ e 154° 30′ long. O.; e tra 16° 15′ e 18° lat. S. — Produzioni principali: cocco, albero di pane, taro, igname, manioca, indaco, rucù, mati, cotone, caffè, tabacco, sorgo, canna da zucchero, ricino, noce di bancal, legnami da costruzione, da ebanisteria e da tinta, scorze medicinali, arrow-root ecc. — Vi si importano seterie, indiane, mussoli, spezierie, chincaglierie, ferri in sbarre e lavorati, vini, frutta e conserve alimen-

tari, carbon fossile, stoviglie, cristalli, sigari ecc. — Se gli Italiani portassero in Oceania i nostri vini, questi vi potrebbero far concorrenza ai francesi, ai Madera ecc.

PARA. — Cap. della provincia omon. del Brasile, a 1° 50′ lat. S., 53° long. O. — 30,000 ab. — La prov. di Para è fra 4° 30′ lat. N. e 6° lat. S. — Vi sbocca il più maestoso de' fiumi del globo, il Rio delle Amazzoni. Oltre a questo gran corso d'acqua, la solcano i suoi magnifici tributari, il Tocantins, il Xingu, il Tapaioz, ed il Trombetaz, senza contarne una folla di altri minori, il cui complesso forma la più bella rete fluviale che si conosca. — Questa circostanza topografica, unita alla naturale inesauribile fertilità del suolo, predispone quei paesi alla più grande prosperità economica, che non mancherà di svolgervisi rigogliosa appena vi penetrino i benefizi dell' incivilimento. — Il precipuo articolo di produzione è la *Borraxa* (gomma elastica o cautchouc) Nel 1840 quest'articolo esportavasi per la maggior parte in scarpe, e poco sotto altra forma, e valeva in allora da 6,000 a 7,000 reis per arroba della miglior qualità. Nel 1850 l'esportaz. in scarpe era già diminuita notevolmente, ed aumentava invece la quantità esportata nello stato primitivo per uso di fabbrica, la quale fu di 90,000 arrobe, al prezzo di 12,000 a 15,000 reis per arroba. Dal 1854 al 1855 cessò completamente l'esportazione in scarpe, e nell'ultimo di essi anni l'esportazione in natura si elevò a 180,000 arrobe, del valore di 36,000 reis per arroba. Dal 1856 al 1857 vi fu riazione, ed il valore ribassò fino ad 11,000 reis per arroba. Ma nuovo aumento si manifestò dal 1858 al 1860, tornandosi al prezzo di 30,000 reis l'arroba. Molte oscillazioni ebbero luogo nel 1861, a principio del quale il prezzo essendo da 16,000 a 19,000 reis, quindi ribassò fino a 14,000 reis, ed infine risalì a 18,000 reis, con un'esportazione di 150,000 arrobe.

Dopo la borraxa, i più importanti prodotti della Para, sono: il caccao, di cui nel 1861 si esportarono 180,000 arrobe; il caffè; le cuoia di bue, delle quali si esportano attualmente 18,000 salate fresche, e da 8 a 10,000 salate secche; le castagne, il riso, lo zucchero, il cotone, la salsapariglia, l'urucù, i legumi ecc.

PARAHIBA. — Città del Brasile, a 6° 49′ lat. S. e 37° 5′ long. O. — 10,000 ab. — Porto sul fiume omon. — Vi si importano, vini, oli, farine, merluzzo, burro, sapone, candele, tessuti d'ogni genere, mercerie, oggetti di moda, chincaglierie. — Se ne esportano zuccheri bianchi e mascabadi, cotoni, cuoia secche e salate, rum, tafia, caffè, caccao, legnami da costruzione, da ebanisteria e da tinta.

PARAMARIBO. — Cap. della Guiana olandese, sul Surinam, a 22 chilom. dalla foce, a 5° 49′ lat. N. e 57° 33′ long. O. — Importazione: tessuti, armi, ginepro, medicinali; — esportazione: zucchero, cotone, melasso, rum, caffè.

PARANA. — C. l. della prov. argentina di Entre-Rios, sulla sinistra riva dell'omon. fiume, a 564 chilom. da Buenos Aires, a 31° 44′ 15″ long. O. e a 6° 4′ 30″ lat. S. — Esportazione di ottima calce.

PARANAGUA. — Città della provincia del Parana, nel Brasile a 25° 45′ lat. S. e 51° 45′ long. O. — È uno dei precipui porti dell'impero sull'Oceano. — Le importazioni sono degli stessi articoli che s'importano a Para ed a Rio Gianeiro (V.). Le esportazioni principali sono: cuoi secchi e salati, sego, corna, legnami, riso, tapioca, farina di manioca, mate.

PARIGI. — La grande cap. della Francia, giace a 48° 50′ 14″ lat. N. e 0° long., sulle due rive della Senna, con una superficie di 7,806 ettari, una linea di cinta di 33,930 metri, una popolazione, giusta il censimento del 1861, di 1,696,141 ab. — Come abbiam fatto per le altre metropoli, ci asterremo qui dal tenero discorso dei monumenti, dei pubblici instituti d'ogni maniera, delle bellezze e della storia di questa immensa città, paghi dal canto nostro a riepilogare le più recenti e sicure notizie statistiche sul suo commercio e sulle sue industrie.

Il carattere amministrativo ed economico della Francia essendo il più eccessivo concentramento di tutte le forze intellettuali e politiche del paese, anche le forze industriali ne subiscono l'influenza; ed in quella guisa stessa che un governo possente e forte regge da Parigi la Francia politica, così una gran banca, un gran centro della rete ferroviaria, un'immensa accumulazione di capitali governano da Parigi la Francia economica. Non discutiamo il sistema, ci limitiamo ad accennarlo. — Il valore dell'industria parigina era già nel 1847 estimato a fr. 1,473,628,350! Il numero di industriali e commercianti capi di stabilimento ammontava a 64,816, ed impiegavano un personale di 342,530 operai, dei quali 204,925 uomini, 112,891 donne e 24,714 ragazzi. Nel 1862 i capi di stabilimento erano 72,317, e gli operai impiegati non erano inferiori alla cifra di 385,000. — I consumi della città di Parigi nel 1861 furono:

BEVANDE E LIQUIDI.

Vini in botti. . . .	ettol.	2,267,789	Oli d'altre specie.	ettol.	165,377
Id. in bottiglie .	»	14,886	Aceti	»	33,839
Spiriti.	»	103,564	Birra	»	376,214
Bev. fermentate. .	»	87,629	Essenza di tereb. .	»	20,717
Altri spiritosi . . .	»	1,269	Uve	chil.	4,784,519
Oli d'oliva	»	9,193	Vernici, biacca ecc.	ettol.	12,450

COMMESTIBILI.

Carni di bue, vacca, vitello, montone, pecore, capre	chilogr.	102,790,229
Resti e ventraglie	»	2,425,877
Carne e grasso di maiale	»	10,153,888
Resti e ventraglie detto.	»	1,587,612
Seghi.	»	375,279
Olio animale	ettol.	238
Carne fresca di maiali da latte, cinghiali ecc. . . .	chilogr.	6,540,460
Resti e ventraglie detto . . .	»	694,431

Salumi	chilogr.	1,701,950
Trifoli, pasticci ecc.	»	102,043
Formaggi	»	2,946,814
Pesce di mare	franchi	10,862,745
Ostriche	»	2,214,344
Pesce d'acqua dolce	»	1,338,004
Cacciagione	»	20,730,391
Burro	»	23,993,729
Uova	»	11,927,462

COMBUSTIBILI.

Legno duro	metri	515,197
Id. bianco	»	296,702
Fascine	»	125,302
Carbone di legna	ett.	4,908,532
Polvere di carbone	»	213,008
Carbone fossile, coke, torba ecc.	chilogr.	614,179,280

FORAGGI.

Orzo	chilogr.	7,822,789	Fieno	fasci	17,999,313
Avena	»	145,704,358	Paglia	»	26,688,832

MATERIALI.

Calce	ett.	447,787
Cemento	chilogr.	34,698,193
Gesso	ett.	6,636,565
Pietre	m. cubi	757,446
Marmo e granito	»	4,412
Ferramenta	chilogr.	25,086,586
Ferro fuso	»	15,755,216
Ardesie	pezzi	7,453,993
Mattoni	»	29,037,899
Tegole	»	1,442,779
Quadri di terra cotta	»	3,710,403
Sabbie ecc.	m. q.	135,546
Terraglie	chilogr.	13,629,917

LEGNAME DA COSTRUZIONE.

Quercia ed altri legni duri	steri	210,662
Pino ed altri legni bianchi	»	258,337
Panconcelli	fasci	387,135
Battelli in quercia	num.	66
Id. in pino	»	401
Altri legnami	m. c.	32,131

OGGETTI DIVERSI.

Sale.	chilogr.	10,591,126
Ghiaccio	»	7,931,246
Cera raffinata	»	72,841
Id. greggia	»	113,739
Stearina e candele steariche	»	2,178,872
Seghi non commestibili	»	2,493,405
Etere e cloroformio.	»	228

Un così gigantesco consumo alimenta naturalmente un proporzionato commercio, oltre a quello destinato a servire la moltiforme e svariatissima industria parigina. La produzione annua delle principali industrie destinate a sopperire all'immediato consumo, calcolavasi nel 1847 come segue:

Prodotto delle industrie del vestimento	franchi	240,947,000
Id. dell'alimentazione.	»	226,863,000
Id. della mobiglia	»	137,145,000
Totale.	franchi	604,955,000

Le altre principali arti parigine sono quelle che s'attengono alla filatura e tessitura, ai cuoi, alle carte, alla tipografia, ai bronzi, alla oreficeria, alla gioielleria ed all'infinita serie di oggetti di moda.

Nel 1859, la dogana di Parigi ha accertato, nel suo ufficio centrale, l'esportazione di 167,134 colli, pesanti insieme 24,862,806 chilogr., e per un valore dichiarato di 211,311,277 fr.

Parigi è specialmente un grande mercato di transazioni sui capitali, e la Borsa di Parigi rivaleggia con quella di Londra nel dare l'impulso ai movimenti dei valori. — I precipui suoi stabilimenti di credito sono:

1.° La *Banca di Francia*, gigantesco istituto del quale abbiamo già fatto cenno nell'art. FRANCIA e della cui importanza si avrà una più adeguata idea considerando i quadri seguenti:

Risultati comparati dei bilanci mensili dei primi cinque mesi degli anni 1862 *e* 1863.

EPOCHE dei BILANCI MENSILI	NUMERO delle Succursali	METALLO in cassa	EFFETTI in portafoglio	ANTICIPAZIONI SU			ANTICIP. allo Stato	BIGLIETTI in circolaz.	BIGLIETTI ad ordine	VAGLIA a vista	CONTI CORRENTI CREDITORI	
				verghe e monete	fondi pubblici	azioni ed obblig. di ferrovie					del tesoro	dei privati
1862		milioni	milioni	milioni	milioni	milioni	milioni	milioni	milioni	milioni	milioni	milioni
9 Gennaio......	50	307	675	17	24	46	30	762	6	5	76	176
13 Febbraio......	50	354	662	16	47	56	30	797	8	6	86	217
13 Marzo........	51	415	638	14	150	63	30	838	9	8	170	235
10 Aprile..	51	416	564	10	142	59	30	839	5	8	124	188
8 Maggio.......	51	417	489	10	167	63	30	819	6	7	104	182
1863												
8 Gennaio......	52	268	654	5	107	94	60	825	5	6	92	187
12 Febbraio......	52	290	585	5	88	87	60	815	5	5	67	161
12 Marzo........	52	344	523	6	59	82	60	764	7	5	76	162
9 Aprile........	52	377	505	9	83	81	60	775	7	5	75	184
14 Maggio.......	52	394	498	12	88	90	60	773	4	6	95	195

Quadro dei corsi medi delle azioni, dei dividendi e della meta dello Sconto della Banca di Francia negli anni seguenti.

Anni.	Corso med. delle azioni.	Dividendi.	Meta dello sconto.
1835........	fr. 1,930.	fr. 98.	4 %
1840........	» 3,245.	» 139.	4 %
1845........	» 3,267.	» 133.	4 %
1850........	» 2,230.	» 101.	5 %
1855........	» 3,132.	» 200.	5 % 6 %
1862........	» 3,210.	» 158.	4 1/2 %

2.° Il *Comptoir d'Escompte*. — Questo potente stabilimento, creato nel 1848, ha per iscopo di procurare ai commercianti, industriali, agricoltori ecc., lo sconto dei loro titoli, ed abbraccia inoltre il credito coloniale, avendo a tale effetto casse figliali nei porti cinesi ed indiani. — Le operazioni del Comptoir nell'esercizio 1861-62 ammontavano all'enorme cifra di fr. 1,055,166,812. 77 cent., con un aumento, comparativamente al precedente esercizio, di fr. 20,430,059. 13 cent.

3.° Il *Credit foncier de France*. — Le immense intraprese di costruzione e di demolizione, che in questi ultimi anni si compirono in Parigi e nelle altre grandi città della Francia, offersero un importante alimento a questa vasta istituzione di credito; la cui colossale importanza apparirà dal seguente quadro del suo movimento generale di cassa nel qninquennio 1857-1861.

1857............	fr.	73,254,053. 20
1858............	»	241,853,504. 24
1859............	»	1,208,000,000 —
1860............	»	203,300,000 —
1861............	»	1,158,389,551 —

4.° La *Société générale du credit mobilier*. — Creata nel novembre del 1852 con lo scopo d'intraprendere soscrizioni di prestiti, assunzione di azioni ed obbligazioni industriali, emissione di obbligazioni proprie, operazioni borsali su tutti questi titoli. Questa grande creazione è ad un tempo: 1.° società accomanditaria; 2.° società finanziaria; 3.° banca di deposito e di prestito; 4.° banca d'emissione. — Nei brevi limiti di questo articolo, è impossibile porgere un'idea del meccanismo di questo vasto stabilimento. (*V. la Parte* 1.ª *di quest'opera*).

5.° La *Société générale du crédit industriel et commercial*. — Creata nel 1859, questa impresa si propone di scontare la carta su Parigi, sui dipartimenti, o pagabile all'estero, i warrants dei docks, di anticipare sui fondi pnbblici, sulle azioni ed obbligazioni industriali, di aprire sottoscrizioni a prestiti nazionali od esteri ecc.

6.° La *Caisse générale des chemins de fer*, fondata nel 1853, le cui operazioni si assomigliano a quelle del Credito mobiliare.

7.° La *Caisse de la boulangérie*, instituita nel 1853, ha il doppio scopo di assicurare la sincerità delle mercuriali, e di ovviare, per mezzo di

un savio sistema di compensi tra gli anni di abbondanza e quelli di penuria, al troppo alto prezzo del pane.

8.° La *Caisse des travaux publics*. — Fondata nel 1858, ha per oggetto di agevolare, mercè di un servizio di tesoreria collegato coll'erario del municipio, i grandi lavori pubblici di Parigi.

Parigi possiede, come Londra, un gran numero di Compagnie d'Assicurazione. — Nel 1860 contavansi 38 società di assicurazione marittima, le principali fra le quali sono: l'*Assurance générale* e l'*Union des ports* (di 5 milioni ciascuna), l'*Indemnité*, la *Securité*, il *Lloyd français*, il *Lloyd bordelais*, l'*Océan*, la *Chambre d'Assurances* ecc. — Sonvi inoltre 14 grandi compagnie di assicurazione sulla vita; e parecchie contro i rischi terrestri.

Parigi è il centro di una grande immigrazione italiana. Il Sig. Cav. L. Cerrnti, nostro Console generale colà, la valuta in una pregevolissima sna Memoria speciale, a non meno di seimila persone. Sonvi in qnella metropoli 772 industriali e commercianti italiani muniti di patente. L'industria numericamente più importante a cui si dedichino cotesti nostri connazionali, è quella dei fumisti (N.° 155); in seconda linea vengono 49 commissionari in merci, 18 negozianti, 45 pittori in fabbriche, 24 gioiellieri, 18 figuristi, 18 caffettieri, 6 fabbricanti di gelati, 10 gabbiai, 135 spazzatori di strade, poi scalpellini, minatori, merciai ambulanti, castagnai, vetrai, suonatori ambulanti ecc. ecc.

PARMA. — Importante città dell'alta Italia, già cap. dell'omonimo ducato, a 44° 48′ lat. N. e 8° 6′ long. E. — 47,000 ab. — Dall'egregia Camera di Commercio e di Agricoltura di quella piazza (una delle pochissime che risposero al nostro appello) ci vennero cortesemente comunicate le seguenti notizie. — Le industrie principali del Parmigiano sono nei prodotti agricoli di qualità egregie, cioè: frumenti, melighe, fave, riso, bestiame bovino e porcino, uve e vini comuni, formaggi da grana, burro, bozzoli, sementi trifoglio ed erba Spagna, frutta ed ortaggi, pollame, castagne, patate, legnami da lavoro, legna da ardere, carbone di legna. Vi hanno nella provincia cave di gesso e di pietra dolce, e pozzi di petrolio. — Il mercato del bestiame bovino, che tiensi in Parma il sabato di ogni settimana, accoglie da 900 a 2000 capi, a seconda delle stagioni. — Le principali arti manifattrici sono: *la trattura e filatura della seta* (nel triennio anteriore all'atrofia, 1855, 1856 e 1857, eranvi 109 filande con caldaie 580 e 1116 operai; nel triennio susseguente, 1858-59-60, il lavoro è decaduto a filande 49, con caldaie 345 e con 686 operai. Tre filande son mosse da macchine a vapore); la *fabbricazione dei salati di maiale* (conta vari stabilimenti, ove si fanno varii prodotti di rinomanza speciale, come sono i prosciutti di *Viannino* e di *Sala*, le spalle di *San Secondo*, i lombi o culatelli di *Parma*); *la fabbricazione della carta a mano* (conta 9 cartiere, con tine 19 ed operai 170); la *conceria* (con 14 concie); la *fabbricazione dei cappelli di feltro e di felpa* (fabbriche, N.° 12); *fabbriche di sapone* (N.° 5); *fabbriche di laterizi fini* (N.° 4); *fabbriche di stoviglie* (N.° 4); *fabbriche di piano forti* (N.° 2).

Il movimento commerciale dei prodotti agricoli è fatto principalmente alla destinazione delle circostanti provincie italiane; e in parte ragguardevole (per le sete, le melighe, i formaggi, le sementi, i salati) per l'estero. — La quantità di bozzoli messi in commercio nel triennio 1855-56-57 fu di chil. 257,752, nel susseguente triennio non fu che di chilogr. 90,962. Le sete filate sono spedite a Milano, Torino, Lione, Parigi e Londra.

Nella vendita di derrate a partita si usa accordare al compratore un benefizio od abbuono, di 1 % pei grani; di 3 once per peso di libbre 30 pei formaggi freschi; di un quarto di brenta sopra ogni dieci o dodici brente pei vini; di libbre quattro per ogni maiale sulle carni piene; di oncie 6 per peso negli olii.

Oltre al sistema decimale, sono ancora in uso le seguenti:

MISURE. — *Lineari: braccio da legno* = 0,5452 m.; *braccio da panno* = 0,6395 m.; *braccio da seta* = 0,5878; — *Di capacità: brenta* = decal. 7,1670 lit.; *boccale* = 0995 lit.

MONETE ANTICHE. — Oro, *Doppia di Parma* = 21. 92 L.; *Sovrana* = 35. 13 L.; Argento, *Ducato* = 5. 15 L.; Eroso misto, *Lira vecchia* = 0,20 L.; *Battalà* = 0,12 L.

PATRASSO — Città di Grecia, c. l. della nomarchia dell'Acaja, a 38° 14′ 25″ lat. N., e 19° 24′ 20″ long. E., sul golfo omonimo, che fa comunicare l'Ionio col golfo di Lepanto. — 24,000 ab. — Patrasso è il principale emporio delle celebri uve di Corinto, delle granaglie, dei bozzoli, della vallonea, dei fichi, delle frutta secche, del miele, del tabacco, del cotone, generi tutti che alimentano una esportazione annua, di tre a quattro milioni di nostre lire. L'importazione, che consiste principalmente in tessuti, metalli, zucchero, caffè, pelli, eccede i quattro milioni di lire.

PAVIA. — (V. MILANO).

PAYTA. — Città e porto del Perù, sul Pacifico, a 5° 6′ 4″ lat. N. ed 83° 32′ 28″ long. O. — Se ne esportano i ricchi prodotti della provincia di Piura, zucchero, cotone, sale, ed un olio medicinale estratto da una specie di fava. Si fa anche per gli Stati Uniti d'America una grande esportazione dei cappelli detti di Panama, e di una scorza di china o cascarilla d'inferior qualità. (V. PERÙ).

PECHINO. (PE-KING, o CHUN-TIEN-FU). — Cap. dell'impero cinese, a 39° 54′ 13″ lat. N. e 114° 8′ 30″ long. E. — 1,650,000 ab. — Le conseguenze della guerra civile che da varii anni desola quell'immensa contrada, hanno anche funestamente riagito sull'antica prosperità della metropoli; e la Cina è ora in un periodo di decomposizione, da cui non potrà essere redenta se non il giorno forse non lontano, in cui le grandi potenze occidentali vi estendano con la conquista l'influenza della loro civiltà. — Un impero che dal 50° di lat. N., cioè dai monti Altai e dal fiume Saghalieno, stendesi fino al 18°, presenta necessariamente le più grandi varietà di clima, di suolo, e per conseguenza, di prodotti. — Le montagne della Cina sono ricchissime in vene d'oro, argento, rame, ferro, piombo, stagno, mercurio, carbon fossile, sale,

marmo. Una flora abbondantissima ed un fertile suolo favoriscono la agricoltura, che è in altissimo onore e mirabilmente aiutata da un vasto e sapiente sistema d'irrigazione: oltre al riso ed ai cereali, vi si producono in copia piante tintorie, tessili ed oleose. Innumerevoli armenti di capre, di cavalli e di buoi pascolano nelle interne pianure. — Ma più che l'agricoltura è grande l'industria cinese: sebbene rimanesse stazionaria o poco progressiva, questa industria aveva raggiunto in molti rami la perfezione in un'epoca in cui quella degli europei giaceva nell'infanzia. — Singolare è la potenza espansiva e colonizzatrice della razza cinese, cha ha invaso tutto l'arcipelago indiano, l'Australia, la California, la penisola trasgangetica. Tutte queste nuove Cine mantengono con la metropoli un attivo commercio; ma quand'anco non soccorresse il traffico esteriore, basterebbe l'interno mercato ad alimentare un immenso movimento di transazioni. La sola consumazione di Pechino esige annualmente 430,000 tonnellate di riso spedite dal mezzodì, e più di 4,000 giunche al mese sono impiegate a portare le granaglie da Tien-tsin alla capitale. — Il commercio della Cina coll'Europa e con l'America ha quintuplicato in cinquanta anni. Estimavasi nel 1810 a 226 milioni, in oggi eccede il miliardo. — Per maggiori e più speciali notizie su questo traffico, V. gli articoli CANTON, EMOI, FU-TCHEN-FU, NING-PO, SCIANGHAI. In quest'ultimo articolo il lettore troverà pure indicato il sistema metrico, ponderale e monetario della Cina.

PELUSIO. — Antica città dell'Egitto, di cui oggi non esistono più che poche ruine. — La nuova importanza che sta per assumere quella località sarà indicata nei nostri articoli PORTO-SAID e SUEZ.

PEMBA. — Piccola isola della costa orientale d'Africa, non lungi ed a settentrione dell'isola di Zanzibar, ed uno degli scali frequentati di quei paraggi. — Esportazione di burro fuso, di buoi, di somari, di cabris, di cuoi, di corna, di sego, di cera. Importazione di cotoni, seterie, farina, biscotti, sciroppi, stoviglie, vetrerie ecc.

PENANG. — V. PINANG.

PERIGUEUX. — C. l. del dipart. della Dordogna in Francia, ad 1° 36′ long. O. e 15° 11′ lat. N., sulla ferrovia del Gran-Central. — Fabbriche di berretti, di liquori, di lime, di coltelli, chiodi, fili di lana, seghe da marmo, concerie ecc.

PERIM. — Isoletta del mar Rosso, a 30 leghe da Aden, chiave dello stretto di Bab-el-Mandeb, occupata dagli Inglesi, che, in previsione delle conseguenze del bosforo di Suez, hanno voluto assicurarsi il dominio della via alle Indie.

PERM. — Città della Russia europea, a 58° 1′ lat. N. e 54° 6′ long. E., sulla sinistra della Kama. — Essa è al centro della grande arteria fluviale che pone in comunicazione i quattro punti estremi dell'impero, ed al centro altresì dell'immensa regione metallurgica degli Urali. — In quel distretto contansi 112 officine fusorie di ferro e di rame, parecchie coltivazioni aurifere, varie saline, cave di marmi e di malachiti, distillerie di grani, fabbriche di sego, di cuoi, saponi, cera ecc.

PERNAMBUCO o FERNAMBUCO. — C. l. di una delle più ricche e fertili province del Brasile, ad 8° 4′ 7″ lat. S. e 37° 12′ 59″ long. O. — 90,000 ab. — Il porto, formato dalla natura, ebbe negli anni seguenti:

1856-57	un movimento totale di tonn.	259,000
1857-58	»	312,000
1858-59	»	318,000

Il movimento commerciale fu:

	Importazione.	Esportazione.	Totale.
1856-57	L. 60,315,000.	45,695,000.	106,010,000
1857-58	» 62,033,000.	37,021,000.	99,054,000
1858-59	» 59,358,000.	36,029,000.	95,387,000

Le principali importazioni sono: merluzzo, farine, burro, vini, acquavite, tessuti di cotone, seterie, pannilani, tessuti di filo, di canape, scarpe, ferri ecc. Le esportazioni: zucchero, cotone, cuoi, acquavite di canna ecc. (V. Brasile e Rio Gianeiro).

PERNOW. — Città della Russia europea, sulla costa N. E. del golfo di Riga sul Baltico, a 58° 20′ lat. N. e 22° 8′ long. E., sulla sinistra del fiume Pernova. — Le navi si fermano nella rada ed i carichi sono portati a Pernow su barche di aleggio, il che rende costoso il trasporto e poco considerevole per conseguenza il commercio estero, che per l'esportazione consiste in lino, grana di lino, cereali, pelli; e per l'importazione, in sale, aringhe salate ed affumicate e prodotti dell'industria europea.

PERPIGNAN. — C. l. del dipart. dei Pirenei orientali in Francia, a 42° 11′ lat. N. e 0° 33′ long. O., sulla destra del Tet. — Fabbriche di pannilani, turaccioli di sughero, carte da giuoco francesi e catalane, candele, cioccolatto, filande di cotone, tintorie, distillerie, concerie.

PERU'. — Repubblica dell'America merid., confinante a N. con quella dell'Equatore, a S. ed all'E. con la Bolivia, ad E. col Brasile, ad O. col Grande Oceano, tra il 69° e l'84° long. O., ed il 3° e il 22° lat. S. — Superficie 1,499,868 chilom. quadr. — Popolaz. 2,500,000 ab. — Finanze: entrate 21 milioni di piastre, delle quali 15,800,000 provenienti dalla vendita del guano e 3,391,000 dalle dogane. Il commercio del Perù nel 1859 fu (in piastre):

Porti.	Importazione.	Esportazione.
Iquique	2,255,994.	3,271,618
Arica	975,029.	463,046
Islay	1,454,358.	994,919
Callao	9,697,804.	2,509,323
Huanchaco	296,314.	359,261
San José	91,385.	389,237
Payta	521,842.	215,089
Loreto	26,494.	27,458
Isole Chincha (Guano).	—	8,535,720
Totale	15,319,220.	16,715,671

La marina mercantile nel 1861 era di 110 bastimenti di 24,234 tonn. di stazza. (V., per maggiori notizie, LIMA ed i nomi dei principali fra i summentovati porti.)

PERUGIA. — Cospicua città dell'Italia media, uno dei più vetusti centri della civiltà etrusca, ed illustre in tutta la storia della nostra penisola. — Economicamente, la sua prosperità fu osteggiata ed impedita dal malgoverno clericale che aduggiò lungamente tutti gli elementi di produttività onde il suo suolo ed il suo popolo abbondano. — Qui come in tutte le altre province del nuovo Regno, il Governo nazionale va esercitando una vera missione riparatrice.

PESARO. — Importante città italiana, presso la Foglia e l'Adriatico. — Le sue industrie principali sono: filande di seta, con fornelli 450, e con una produzione media di chilogrammi 6,000 di seta, pel valore di L. 150,000; — concerie di pelli N.° 4, con annua produzione media di chilogr. 33,000, per L. 100,000; — maioliche e terraglie, stabilimenti N.° 3, produzione annua per L. 45,000; — pallini da caccia, fabbriche N.° 2, produzione annua chilogr. 92,000, L. 60,000; — una fonderia di ferro, con produzione annua di chil. 15,000, L. 30,000; — cordoncini o passamani di cotone, opifici N.° 12, produz. 100,000 pezze, da braccia 25, L. 50,000; — miele, opifici N.° 8, produzione chilogr. 60,000, per L. 30,000; — cera gialla, opifici N.° 8, annua media chil. 2,000, per L. 7,500. — Il valore approssimativo delle merci importate può calcolarsi in L. 1,300,000; e quello delle merci esportate (principalmente in seta, cereali, buoi, maiali ecc.), in L. 1,600,000. — Il movimento del piccolo porto fu nel 1861.

Navi entrate cariche	N.° 164.	tonn. 3,842.	vuote	N.° 76.	tonn. 1,916
» uscite	» 182.	» 4,174.	»	» 58.	» 1,584

Tali sono le notizie gentilmente trasmesseci dalla locale Camera di Commercio.

PESTH. — Cap. dell'Ungheria (impero d'Austria), sulla sinistra del Danubio, centro commerciale importante. — Del suolo ungherese circa 83 p. °/₀ è coltivato; assai minutamente divisa è la proprietà. La produzione agricola e pastorale forma la principale ricchezza del paese: secondo il censo del 1851, l'Ungheria possiede 1,570,437 cavalli, 1,263 muli, 3,719,372 animali da corna, 24,513 asini, 8,291,741 pecore, 118,169 capre, 2,959,442 maiali. — Il prodotto de' campi calcolasi a 14,665,000 metzen viennesi (100 metzen = 61. 50 ettol.) di frumento, 15,950,000 d'orzo, 24,909,000 d'avena, 12,325,000 d'altri cereali, e 15,360,000 di legumi. Le quantità di grani portati sul Danubio ai mercati di Pesth e di Raab furono:

			1857.	1858.	1859.
Su legni a vela	a Pesth	metz.	1,540,913.	1,228,946.	1,394,332
»	a Raab.	»	4,846,078.	6,458,892.	4,236,153
Su legni a vapore	a Pesth	»	390,281.	433,741.	719,141
»	a Raab.	»	364,973.	480,356.	3,840,539
Totale complessivo		metz.	7,142,245.	8,601,935.	10,190,165

Dopo i cereali, il più importante prodotto è il vino, di cui l'Ungheria dà 23 milioni di eimer viennesi (= 0,58 ettolitri). Le esportazioni per l'estero furono:

	1857.	1858.	1859.
In bottiglie .	31,668.	39,560.	46,579
In barili. . .	1,950,521.	1,364,537.	725,300
Totale .	1,982,190.	1,404,097.	765,969

Il celebre *Tokay* è il prodotto della Hegyalia, regione che forma la punta più meridionale dei controforti dei Carpati, nella contea di Zemplin, tra 48° 9′ e 48° 32′ lat. N., e tra 38° 42′ e 39° 22′ long. E.

Terza in importanza è la coltivazione del tabacco, che ha però molto sofferto dopo il 1850, per lo stabilimento del monopolio.

L'ottima sua posizione geografica, sopra una delle precipue arterie fluviali dell'Europa, dà a Pesth un'alta importanza commerciale, e la costituisce uno dei principali empori del traffico fra l'occidente e l'oriente d'Europa.

PETERSBURG. — Città della Virginia sulla riva merid. dell'Appomatox, a 10 miglia del suo confluente nel James. Centro di un importante commercio interno tra la Virginia e la Carolina; gran deposito di carbon fossile, di farine e di tabacco.

PETROPAULOSKI. — Città e porto della Russia asiatica, sulla riva orientale del Kamsciatka, sull'Oceano, a 53° 1′ lat. N., e 156° 28′ 45″ long. E. — La mancanza di popolazione e lo stato semiselvaggio degli abitanti della circostante contrada non permettono un grande sviluppo commerciale.

PHILADELPHIA. (*Filadelfia*). — Capitale della Pensilvania (Stati Uniti), tra il Delaware ed il Schuylkill, a 5 miglia dal loro confluente, a 39° 54′ 39″ lat. N., e 72° 90′ 49″ long. O. — Fondata da Guglielmo Penn nel 1682, conta in oggi circa 570,000 ab. — Ottimo porto. — È il centro e l'emporio del commercio del carbon fossile, ond'è si ricca la Pensilvania. — Fa inoltre un esteso traffico di tessuti d'ogni maniera (*dry goods*), spezierie, droghe, ecc. con gli Stati del Sud e dell'Ovest. — Il commercio estero di Filadelfia, tuttora importantissimo, ha però relativamente diminuito d'importanza, dopo il prodigioso incremento di Nuova York. Le esportazioni nel 1858 ammontarono al valore di dollari 5,987,251, e le importazioni, a 12,890,369 dollari. — Come città manifattrice, può considerarsi la prima degli Stati Uniti. La produzione totale annua delle sue grandi officine (stabilimenti metallurgici, stamperie, calzolerie, carrozzerie, prodotti chimici, tessuti, cuoia, olii, costruzioni navali ecc. ecc.) calcolasi a più di 150 milioni di dollari!

PHILIPPEVILLE. — Città dell'Algeria, in fondo alla baia di Stora. Fondata dai francesi nel 1837, questa città ha oggi 8,000 ab. — Importa da 18 a 20 milioni di franchi, ed esporta per circa 6 milioni in grani, oli, legnami, sughero, corteccie, bestiami, lane, cuoi, cere, minerali di ferro e marmi.

PIACENZA. — Illustre città italiana, sulla sinistra del Po a 55 chil. N. O. di Parma (V.). L'agricoltura è la prima e la più importante fonte produttiva della provincia. — Dalla locale autorità governativa ci furono cortesemente fornite le notizie seguenti sullo stato economico di quella cospicua parte d'Italia.

Il frumento, il grano turco, la vite ed il gelso si coltivano con molta cura e assai profitto, per cui si hanno d'ordinario tali raccolti da inviarne fuori in buon dato.

Di manifatture poche se ne contano degne di essere ricordate, quantunque non manchino le arti più necessarie ai bisogni ed ai comodi della vita ed abbianvi operai e artisti, di tale ingegno e lena da competere co' primarii di altre città, nelle quali sia maggiore sviluppo d'industria.

Sono *cartiere* a Gossolongo, alla Riva, e ad Albarola; *conce di cuoi* assai apprezzati a Piacenza ed a Fiorenzuola; una fabbrica di *chioderia* a Piacenza; forse 20 *trattori* di seta che acquistavano in passato tutti i bozzoli raccolti nella provincia; tre manifatture di cera, che provvedono al consumo; quattro tipografie e quattro litografie con altrettante fabbriche da carte da giuoco; due vetriere.

Tanto nella città come nella campagna si lavora assai bene di fustagno, di tele ad opera e di telo casereccie, e dovunque si fanno buoni salati, di cui notevole quantità si esporta ogni anno.

Assai lodati sono gli strumenti di fisica e di agricoltura che si costruiscono nel Laboratorio fisico-meccanico del Sig. Ulisse Fioruzzi, il quale ha pure ad 1 chilometro dalla città una ragguardevole fonderia per qualunque lavoro gli venga commesso di gettare in ghisa.

Sono in diversi Comuni limitrofi alla città, caseifici che danno ottimo cacio, e molto superiore al consumo del paese

Il commercio interno ha un bastevole movimento. Il suo centro però è a Piacenza; dove il mercoledì ed il sabbato d'ogni settimana si fa mercato d'ogni maniera di prodotti. Presso la città ed in diversi capoluoghi di Comune si tengono annualmente fiere di bestiame, delle quali floridissime, oltre quella della città, sono quelle di Bardi, di Bettola, di Borgonovo, di Fiorenzuola, di Gragnano, di Lugagnano, di Monticelli, di Pianello, di Ponte dell' Olio, di Pontenure e di Rivergero.

Il commercio esterno d'esportazione va ogni dì più aumentando, e si esportano principalmente:

Selvaggiume pennato, come tordi, beccaccie, pernici e simili, storione e qualche altro pesce di Po, petrolio, calce, pietre da calce, mattoni, tegole, embrici, mole da arruotare, ciottoli e sabbia da selciare; capre, pecore o castrati, tori, buoi, manzi e giovenchi, vacche, porcelli e maiali, con qualche cavallo e mulo, pelli verdi e secche di agnelli e capretti, formaggi e formagelle di pecora e capra, vulgo *raviginoli*, frumento, fagiuoli, formentone, fave ed altri grani e legumi, assai pollame ed uova fresche, castagne col guscio, frutta fresche e secche, uva e vino, funghi secchi e salati, e semi d'ortaggi assai reputati, seta greggia, filata e in doppioni, legna forte da ardere e da

pali e vimini, assi di rovere e di legno dolce, tela casereccia ed ordinaria, misure di vetro e stoviglie.

Il commercio d'importazione fornisce alla città e provincia: ostriche, pesce di mare fresco, cotto, salato ed affumicato, allume, antimonio, biacca, zolfo, vetriolo, latta, ferro crudo in massa, temperato ed acciaio, rame, piombo, ottone, stagno, marmo bianco e calce d'Istria, gesso, cristallo e vetro, sale marino, agnelli, pecore e castrati lanuti, vitelli, cavalli e muli, formaggio e stacchini, butirro e lana, agrumi, frutta, riso, olio d'oliva, non poco vino di lusso, ortaggi, canape greggia e pettinata, lino, stoppa di lino, cotone sodo ed in fiocco, cera greggia e poco lavorata, anici, mandorle, pignoli, generi coloniali, cacao, canella, pepe, noci moscate, caffè, zucchero, cremor tartaro, vallonea ed altri vegetabili per la medicina e per le arti, assi di pioppo, pino, abete, noce, pece greca, e pegale, tessuti di cotone d'ogni foggia, stoffe e fetuccie di seta, o filaticcio, veli, garze, tulli ecc., ombrelli di seta, pannilani, molte opere di metalli e cristalli in utensili domestici, per le arti e di adornamento, orologi, cappelli di paglia d'ogni qualità, cuoi e pellami, guanti e pelliccie, opere in cotone, carte d'ogni maniera e libri.

PIETROBORGO. — Odierna cap. dell'impero di Russia, sulla Newa, a 59° 57′ lat. N. e 27° 58′ long. E. — 500,000 ab. — Fondata nel 1703 da Pietro il Grande in una deserta e paludosa contrada, questa metropoli fu la materiale espressione del pensiero di quel principe di rendere europea la sua vasta monarchia, rimasta fino allora quasi interamente asiatica. — Sulle condizioni economiche e commerciali della RUSSIA, rimandiamo il lettore a quest'ultimo articolo. Limitandoci qui alla sola provincia o *governo* di Pietroborgo, noteremo anzitutto come, giusta un Rapporto officiale del 1860, l'industria vi conti 572 stabilimenti, occupanti 33,148 operai e producenti insieme un valore di 193 milioni di lire italiane. Le arti più ragguardevoli sono le seguenti:

	Numero degli Stabil.	Valore della produz.
Raffinerie di zucchero	9.	L. 36,818,322
Filande di cotone	14.	» 33,711,160
Fabbriche di macchine	28.	» 14,302,484
» di tabacco	41.	» 11,471,720
» di candele	11.	» 12,299,420
» di carte dipinte	18.	» 7,526,760
» di birra e idromele	7.	» 6,228,596
» di tessuti di cotone	17.	» 5,127,188
Tintorie	13.	» 4,440,000
Fabbriche di tessuti di lana	19.	» 4,070,000
» di seterie	23.	» 3,469,048
» di bronzo	15.	» 3,011,000

A questa grande importanza industriale Pietroborgo ne congiunge non minore una commerciale, sia pel vasto consumo locale, sia come

emporio del commercio estero. Un grande bazar (il *Gostino"-dwor*), parecchi mercati e vasti magazzini servono al deposito locale. — È noto che la legislazione russa divide i negozianti e mercanti in *gilde*, o corporazioni: nel 1857 la capitale contava 170 trafficanti di 1.ª gilda, 285 di 2.ª, 3,558 di 3.ª, 226 negozianti stranieri (*gostis*), 6,360 minutanti, e 7,888 mercanti ambulanti. — Il movimento mercantile di Pietroborgo ha per base un vasto sistema di navigazione fluviale, che per la Nowa ed il Volga, la mette ad un tempo in comunicazione diretta col Caspio e col mar Bianco.

Misure *lineari: sagona* = 2,133,5615 m.; *archinna* = 0,711,1871 m.; *piede* = 0,304,7945 m. — *Di capacità per liquidi: vedro* = 12 $^1/_4$ lit.; *kruchka* = 1 $^1/_4$ lit.; *stoff* = 1 $^1/_2$ lit.; *pei cereali: tchetverik* = 26,238 lit.; *tchetvert* = 210 lit.; *garnet* = 3 $^1/_4$ lit. (Nel commercio ammettesi che il tchetvert pesa in libbre russe: 380 pel frumento, 254 per la segala; 290 per l'orzo; 240 per l'avena). Il *koule* (sacco) contiene da 8 a 10 tchetvert. Il suo peso legale in libbre è di 300 per la farina di segale col sacco, o di 290 senza sacco; 320 pel frumento col sacco, o di 310 senza; 360 per la segala col sacco; 360 per l'orzo id.; 220 per l'avena secca id.; 237 per l'avena fresca id. — La capacità degli oggetti voluminosi si calcola a sagene cubiche.

Pesi. — *Libbra* = 409,512 gr.; *zolotnik* = 4,266 gr.; *doli* = 44 $^4/_9$ mill.; *poud* = 16,380 chil.; *berkowetz* = 163,805 chil.; *last* = 2,025 $^1/_2$ chil.

Monete. — L'unità è il *rublo d'argento* = L. it. 4, diviso in 100 *kopek* di 4 cent. — Monete effettive d'oro: *mezza imperiale* = L. it. 20 55 cent. (val. nomin. 5 rubli argento); *ducato* = L. 12 (da 3 rubli argento). — Monete d'argento effettive: *rublo* = L. 4; $^1/_2$ *rublo* (*poltiunik*) = L. 2; *tchetvertak* = L. 1; *abastis* = L. 0,80; *fiorino polacco* = L. 0,60; *grivennik* = L. 0,40; *pietak* = L. 0,20. — Le monete di rame sono pezze da 5 kopek, 3 kopek, 2 kopek, 1 kopek, $^1/_2$ ed $^1/_4$ di kopek. — La carta monetata russa consta di *biglietti di credito* da 100, 50, 25, 10, 5, 3 ed 1 rubli.

Cambio. — È diretto su Londra, Amsterdam, Amburgo, Parigi e Berlino e dà il *certo* a tutte queste piazze. — Tutte le cambiali devono scriversi su carta timbrata da 30 kopek a 30 rubli per foglio a seconda della somma, fino a 15,000 rubli. Le somme superiori a questa cifra devono trarsi in più lettere. Le tratte dalla Russia sull'estero non pagano che la metà del diritto di bollo da cui sono colpite le cambiali per l'interno. Una tratta veniente dall'estero deve essere presentata al registro. Le scadenze sono fissate dall'uso come segue: 1.° A vista, 24 ore dopo presentazione; 2.° a più giorni di vista, allo spirare dell'ultimo giorno, non contando quello della presentazione; 3.° a contare da una data fissa a più giorni o mesi di data, allo spirare dell'ultimo giorno; 4.° A uso, 15 giorni dopo presentazione; 5.° in fiera, la vigilia della chiusura; 6.° a 12 mesi data, l'anno dopo il giorno della data; se la lettera fu tratta in anno bisestile al 29 febbraio, scade il 28 febbraio dell'anno successivo. La scadenza per la carta straniera contasi col calendario gregoriano o nuovo, e per la carta russa secondo lo stile

giuliano od antico, che è in ritardo di 12 giorni col primo. I giorni di grazia contansi dall'indomani della scadenza, e sono: 3 giorni per la carta a vista, 10 giorni per le scadenze a termine; non vi è grazia per le scadenze in fiera.

La commissione è di 3 %; la mediazione per compra e vendita, ½ %; per trapasso di valori, ¼ %; il del credere ⅓ % per mese pei crediti a lungo termine, e ½ % per mese per le brevi scadenze.

PISA. — Illustre città dell'Italia, in Toscana, in un piano compreso tra i monti Pisani ed il mare da cui è lontana 9 chilometri sull'Arno. — Nel Medio Evo rivaleggiò a lungo con Genova e con Venezia pel dominio del Mediterraneo. — In oggi essa ha una notevole ed ognora crescente importanza industriale. Il cotonificio vi è, come pure nel circostante territorio, assai in fiore. Oltre ad un gran numero di piccole fabbriche, esso vi ha un opificio che occupava 400 circa operai prima della funesta crisi prodotta dalla guerra d'America. Una particolarità di questa pisana manifattura è l'eccellente tinta in rosso. — Arroge il lanificio (che è trattato in due grandi fabbriche), una manifattura di nastri di cotone, varie fornaci da calce e da terra cotta, fabbriche di stoviglie, di candele steariche e di sapone. Circa 300 macine da molino sono in movimento a Calci, non lunge da Pisa, e producono ben 2,000 sacca di farina al giorno. Famosi sono gli oliveti dell'agro pisano.

PITTSBORGO. — Città della Pensilvania, negli Stati Uniti, detta per l'importanza delle sue manifatture, la *Birmingham Americana*. Posta nel centro d'una regione ove abbondano il ferro, il rame, il piombo, il carbone fossile, essa utilizza sul luogo questi vitali elementi di prosperità. Il complesso delle manifatture uscite dalle sue officine nel 1854 era valutato alla somma di 28,650,000 dollari (143,280,000 L.) divisi come segue:

Fabbricazione del ferro, chioderia, chincaglieria ecc.	Doll.	9,637,000
Fabbricazione della ghisa	»	1,250,000
Vetreria e cristalleria	»	2,330,000
Cerussa, minio ecc.	»	684,000
Cotoni filati e tessuti	»	1,050,000
Carrozze, vagoni ed aratri	»	850,000
Sode	»	300,000
Acciaio ed utensili agricoli	»	1,320,000
Legname segato	»	1,200,000
Merci diverse	»	1,450,000
Macchine a vapore	»	950,000
Piroscafi	»	1,520,000
Bastimenti e barche	»	365,000
Carbone bituminoso ed antracite	»	3,500,000
Farine	»	1,200,000
Mobili	»	600,000
Abiti	»	550,000

La sua posizione nel mezzo di una fitta rete di ferrovie e di canali assicura inoltre a Pittsborgo un'alta importanza commerciale.

PLYMOUTH. — Città della contea di Devon, in Inghilterra, sulla Manica alle foci del Plym. — 80,000 ab. — Principale stazione navale d'Inghilterra. — Immenso porto, capace di 20,000 bastimenti. — Il movimento di quel porto fu nel 1859 di 3,703 navi per 378,447 tonn. all'entrata, e di 2,181 navi per 565,922 tonn. all'uscita L'esportazione consiste precipuamente in carbone fossile, grano, vino, olio e legname da costruzione.

POLTAVA. — Città della Russia europea, sul fiume Vozskla, affluente del Dnieper, a 49° 35′ lat. N. e 32° 14′ 4″ long. E. — Grande fiera in luglio. — Territorio eminentemente agricolo. Scarso traffico per difetto di vie di comunicazione.

PONDICHERY. — Città dell'India, appartenente alla Francia, sulla costa del Coromandel, a 11° 55′ 41″ lat. N., e 77° 29′ 7″ long. E., in riva all'Oceano Indiano. — Il genio e l'audacia di Dupleix l'avea fatta capitale d'un vasto impero; ma oggidì non è più che il capo luogo delle cinque piccole fattorie (Pondichery, Karikal, Chandernagor, Mahé, Yanaon) spettanti alla Francia. — Esportaz. di riso (di cui contansi ben cinque varietà); diversi grani conosciuti sotto i nomi di *nelly*, *cambù*, *natchini*, *varagù*, *chollom*, *collù* ecc.; legumi; indaco d'inferiore qualità; tele di cotone tinte, dette *guinee;* grane oleose; noci di cocco; caffè ecc.

PORTALEGRE. — Città e porto del Brasile, a 30° 58′ 0″ lat. S., e 53° 50′ 20″ long. O. — 20,000 ab. — L'alimento principale del commercio sta nei prodotti degli animali bovini, e specialmente nelle cuoi.

PORTLAND. — Città e porto del Maine, negli Stati Uniti, sull'Atlantico — Fa attivo commercio interno e col Canadà.

PORTO OD OPORTO. — La seconda città del Portogallo, sulla destra del Douro, a 41° 11′ 15″ lat. N. e 11° 1′ 15″ long. O. — Il movimento generale del suo commercio esteriore ammontò nel 1859-60 a 70,802,000 fr., di cui 34,286,000 fr. all'importazione, e 36,516,000 all'asportazione. — Il massimo traffico ha luogo coll'Inghilterra, che ha ricevuto da Porto per 27,696,000 fr. di prodotti. — Il ramo più importante di quel commercio è dato dai famosi vini. L'esportazione di questi fu nel 1860 di 27,860 pipe = 147,000 ettolitri. Le case tra le quali questa estrazione si è ripartita, sono in numero di 70, di cui 32 portoghesi, 33 inglesi, 4 tedesche ed 1 francese. Le case inglesi da sole hanno spedito 19,620 pipe (la pipa di Porto = 527 litri circa), ossia più dei $^2/_3$ della totalità: 22,417 pipe ebbero l'Inghilterra per destinazione; 2,128 il Brasile; 793 l'Australia; 684 le città Anseatiche; 399 gli Stati Uniti; 387 il Portogallo e le sue colonie; 330 la Svezia e la Norvegia; 256 la Russia; 36 la Francia. — Il movimento generale della navigazione di Porto fu durante l'esercizio 1859-60 come segue:

Entrata.	navi	871.	tonn.	130,248
Uscita.	»	849.	»	133,997
Totale. . . .	navi	1,720.	tonn.	264,245

PORTO BALTICO (*Baltish-port*). — Porto della Russia europea, sul golfo di Finlandia, a 59° 21′ lat. N. e 41° 43′ long. E. — È una succursale di KRONSTDAT (V.).

PORTO BELLO. — Città e porto della Confederazione di Colombia (Nuova Granata), a 68 chil. N. N. O. di PANAMA (V.), sul mare delle Antille, a 9° 24′ 29″ lat. N. e 82° 3′ 52″ long. O. — Immensa fu la sua importanza sotto l'antico sistema coloniale della Spagna, quando quel porto era la destinazione obbligata dei convogli della metropoli; e ne avrà di certo una non minore quando si effettui il gran canale fra i due Oceani.

PORTO CABELLO. — Città e porto della Venezuela, sul golfo Triste, nel mare delle Antille, a 10° 28′ 22″ lat. N. e 70° 37′ 2″ long. O. — Il commercio di esportazione è di circa 8,000,000 di lire it. all'anno, e consiste in caffè, caccao, cotone, indaco, zucchero, cuoia.

PORTO DEL PRINCIPE (*Port au Prince*). — Cap. della repubblica di Haiti, sulla costa occidentale di quest'isola, a 18° 33′ 42″ lat. N. e 74° 47′ 26″ long. O. (V HAITI).

PORTO DI FRANCIA. — Cap. della Nuova Caledonia, e colonia francese in via di prosperità.

PORTO DI SPAGNA (*Port of Spain*). — C. l. dell'isola della Trinità (piccole Antille inglesi), sul golfo di Paria, a 63° 40′ long. O. e 10° 38′ lat. N. — 20,000 ab. — Immensa è la fertilità del suolo della Trinità. Il commercio che ammonta a 18 o 20 milioni di fr., ha per principali oggetti lo zucchero, il petrolio, il caccao, il tabacco, il caffè, la vainiglia, il rucù ecc.

PORTO ELISABETTA. — Città marittima della colonia inglese del Capo di Buona Speranza, a 34° 1′ 0″ lat. S. e 93° 32′ 55″ long. E. — Fa un estesissimo commercio delle lane, che ivi sono portate dall'interno dell'Africa. — Il quadro seguente darà un'idea dell'immenso incremento commerciale di quella piazza:

	Importazione.	Esportazione.
1844	Fr. 3,398,000.	Fr. 2,971,000
1853	» 14,475,000.	» 9,235,000
1856	» 18,664,000.	» 18,437,000
1857	» 31,424,000.	» 26,621,000
1858	» 26,081,000.	» 23,685,000

PORTO ERCOLE. — Piccola città marittima di Toscana sul Tirreno.

PORTO FERRAIO. — C. l. dell'isola d'Elba, sulla costa N. O. — Buona rada; porto comodo e sicuro. — Celebri da tempo immemorabile sono le miniere di ferro dell'Elba, che alimentano le ferriere della Toscana e della media ed inferiore Italia. — Nelle vicinanze di Portoferraio sono pure abbondanti saline.

PORTOGALLO. — Reame che occupa la parte occid. della penisola Iberica, confinando a N. con la Galizia, ad E. col Leon, coll'Estremadura spagnuola, e coll'Andalusia, a S. ed all'O. coll'Atlantico, tra 9° 54′ e 11° 50′ long. O., e tra 37° e 42° lat. N. — Superficie 100,031 chil.

quadr. — Popol. (censimento del 1861) 3,923,410 ab. — Cap. Lisbona (V.). — Colonie, 1,400,000 chilom. quadr., con 2,400,000 ab.

Finanze. — Entrate . . . . milreis 14,830,415
Spese. . . . . » 15,744,520

Ferrovie. — Al 31 dicembre 1860, 720 chilom. decretati, 137 eseguiti, 164 in costruzione.

	Anni.	Importazione.	Esportazione.	Totale.
Commercio.—	1842.	Milr. 9,826,023.	6,580,533.	16,406,557
	1843.	» 12,314,511.	6,948,416.	19,262,927
	1848.	» 10,805,767.	8,543,539.	19,349,306
	1851.	» 13,749,231.	8,228,470.	21,977,702
	1854.	» 18,201,902.	14,164,037.	32,365,940
	1855.	» 18,774,492.	14,425,696.	33,200,189
	1856.	» 20,451,809.	16,299,035.	36,750,845

Nel quadro generale del commercio del Portogallo, per l'anno 1859, l'Italia figura per:

Importazioni.

Dalle Due Sicilie . . . . Reis 8,370,300
Dagli Stati Sardi . . . . » 198,449,200

Esportazioni.

Per gli Stati Sardi direttamente . . . Reis 165,111,200
Idem riesportate . . . . » 123,513,600

Totale . . . . Reis 288,624,800

Nell'anno economico scaduto il 30 giugno 1861 l'importazione nella dogana di Lisbona di articoli venuti dai porti dell'Italia ascese al valore di Reis 109,614,300. — L'esportazione da Lisbona per l'Italia salì nel 1861 a Reis 156,713,150.

La navigazione dei porti del Portogallo nel 1856 fu:

	Entrate.	Tonnellate.	Equip.	Uscite.	Tonnellate.	Equip.
Navi portoghesi.	6,854.	406,652.	58,067.	7,029.	424,896.	58,975
Navi estere . . .	2,708.	382,945.	33,004.	2,950.	554,042.	37,203
Totali . .	9,562.	789,597.	91,071.	9,979.	978,938.	96,178

Per maggiori schiarimenti, V. Lisbona.

PORTO GRANDE. — (V. Praya).

PORTO LONGONE. — Città dell'isola d'Elba, sulla costa orientale. — Rada e porto.

PORTO LUIGI. — Cap. dell'isola Maurizio, nel mar delle Indie, isola che stendesi da 19° 58′ e 20° 31′ lat. S. e da 54° 26′ a 55° 26′ long. E. — Sopra una superficie di 250,000 ett., l'isola ha una popol. di 200,000 ab., negri in maggioranza. I bianchi non sono che 10,000. — Clima salubre, calore temperato, coste portuose, situazione intermedia tra l'Africa e l'India, fanno di Maurizio un'importante stazione. — Scoperta nel 1505 da Pedro de Mascarenhas, fu occupata nel 1598 dagli Olandesi, presa nel 1715 dai Francesi, che la chiamarono Isola di Francia, e conqui-

stata nel 1810 dagli Inglesi, che tuttora la possiedono. — Porto Luigi ha 22,000 ab. — Notevole è il commercio di Maurizio, e, per l'anno 1858, si riassume come segue:

Importazioni	L. st.	2,785,352
Esportazioni	»	2,209,079

Il movimento marittimo, nell'anno stesso, fu:

Entrate.	navi	825.	tonn.	313,098
Uscite	»	646.	»	242,164

Il principale articolo di esportazione è lo zucchero, le cui quantità estratte furono come segue duranti le campagne cominciate il 1.° luglio e finite il 31 gennaio d'ogni anno:

1843-44	tonn.	29,772	1851-52.	tonn.	68,687
1844-45	»	39,052	1852-53.	»	81,311
1845-46	»	51,084	1853-54.	»	110,259
1846-47	»	66,205	1854-55.	»	110,259
1847-48	»	61,413	1855-56.	»	115,042
1848-49	»	53,165	1856-57.	»	111,236
1849-50	»	60,261	1857-58.	»	104,020
1850-51	»	58,543	1858-59.	»	118,948

PORTO MAURIZIO. — Città e porto dell'Italia, nella Liguria occidentale. — Il movimento di questo porto fu nel 1862 come segue:

Bastimenti a vela entrati: con bandiera nazionale, 358, con tonnellate 13,114, e con 2,186 uomini d'equipaggio; — con bandiera estera, navi 39, con tonnellate 3,063, ed uomini d'equipaggio 230. — *Usciti:* nazionali, navi 366, tonnellate 13,587, ed uomini d'equipaggio 1,857; — esteri, navi 40, tonnellate 3,196, ed equipaggi 237.

Bastimenti a vapore entrati: 86, con tonnellate 3,297 ed uomini di equipaggio 1,046. — *Usciti:* stesse cifre. — Il valore del commercio di Porto Maurizio ammonta in media da 30 a 40 milioni di lire. — Questo vistoso traffico ha luogo principalmente colle coste d'Italia, con la Francia, ed in proporzioni minori con la Russia, la Germania, la Olanda ecc. — Il principale prodotto d'esportazione è l'olio rinomatissimo (da 13 a 15 milioni di chilogrammi, per un valore di 20 a 25 milioni di lire); in seconda linea vengono gli aranci, limoni, legnami, paste, fichi ecc.

PORTO NATALE. — Dagli inglesi chiamato D'Urban, principale porto della colonia inglese di Natal, sulla costa S. E. dell'Africa australe, a N. E. della colonia del Capo. — I principali prodotti di Natal sono buoi, pecore, lane, zucchero, caffè, arrow-root, burro, indaco, sesamo, zafferano, tabacco, garofani, avorio, penne di struzzo ecc. — Il commercio di Porto Natal si riassume come segue:

		Importazioni.	Esportazioni.
1855	L. it.	2,163,775.	1,128,150
1856	»	2,562,800.	1,348,275
1857	»	4,613,725.	1,945,350
1858	»	3,320,800.	2,272,050

PORTO RICO. — (V. San Giovanni di Porto Rico).

PORTO TORRES. — Città e Porto della costa N. O. della Sardegna, in fondo al golfo dell'Asinara.

PORTO VECCHIO. — Piccola città marittima di Corsica, sulla costa orientale dell'isola, a 60 chilom. da Ajaccio, a 41° 35′ 29″ lat. N. e 6° 56′ 21″ long. E. — La baia è una delle più belle del mondo. — Clima malsano. — Saline importanti. — Produzione di seta. — Buon sughero.

PORTO VENDRES. — Città marittima della Francia (Pirenei Orientali) a 42° 31′ lat. N. e 0° 41′ long. O. — Centro di un cabotaggio importante.

POSEN. — In polacco *Poznan*, cap. un giorno della Polonia Grande, ed ora c. l. della provincia prussiana di Posnania, sulla sinistra della Warta, affluente dell'Oder. — Città di commercio, fece parte già della Lega Anseatica; ha buone distillerie d'acquavite, birrerie, fabbriche di olio, manifatture di panni, di tela, di tele cerate, di tabacco, di cuoia, di oreficeria, di orologi ecc.

PRAGA. — Cap. della Boemia, sovra ambe le rive del Moldau, grande affluente dell'Elba. — 150,000 ab. — La Boemia conta 4 milioni e mezzo di ab. — È un fertile paese. — Abbonda di miniere di argento, ferro, allume, carbone fossile e torba. — Nelle industrie manifattrici è pure molto avanzata (V. Reichemberg), specialmente nel linificio e nel cotonificio. — Praga è il centro di un vasto commercio con tutta Germania e con la Polonia.

PRAYA (*Vila da*). — Città e porto dell'isola Santiago nell'arcipelago del Capo Verde, a 14° 54′ 0″ lat. N. ed a 25° 52′ 15″ long. O. — Questo arcipelago, scoperto nel 1450 dal genovese Antonio da Noli, appartiene al Portogallo; se ne esportano zucchero, tafia, caffè, grana ed olio di ricino, sale, pelli. — Porto Praya è il principale ancoraggio dell'arcipelago; vengono poi Porto Ingles (isola Majo), Porto da Vila, Nosta Senhora de la Luz (isola Fogo), Furnas (isola Brava), Sal-Rey (Boavista), ecc.

PRESBORGO. — Città dell'Ungheria, sulla sinistra del Danubio, a 54 chilom. a levante di Vienna. — 50,000 ab. — Servizio regolare di piroscafi della Compagnia Danubiana con Vienna e Linz da un lato, e con Buda-Pesth e col basso Danubio dall'altro. — È inoltre collegata da una ferrovia con la capitale dell'impero. — Mediocre è però l'importanza commerciale ed industriale di quella città, cui sovrasta di grande intervallo Pesth (V.).

PRESIDIOS. — Sotto il collettivo nome di *Presidii Spagnuoli* si designano quattro stabilimenti che la Spagna possiede sulla costa settentrionale del Marocco: *Ceuta*, *Peñon de Velez de Gomera*, *Peñon de Alhucemas*, *Melilla*. — L'importanza di queste stazioni è più militare e politica che mercantile, senza che però siano affatto estranee alle relazioni commerciali tra l'Europa e l'Africa.

PRESTON. — Città inglese del Lancaster, sulla destra riva del Rible, sul canale del Lancaster e sulla ferrovia del Nord Ovest. — È

uno dei principali centri di cotonificio; ha vaste filande di lino e canape, fonderie e stabilimenti metallurgici.

PREVESA. — Città turca dell'Epiro o Albania merid., sul canale che unisce il golfo di Arta al mare Jonio, a 39° 5′ 40″ lat. N., e 18° 18′ 50″ long. E. Avrebbe un'eccellente posizione geografica, se lo stretto ingresso e la poca profondità del suo porto non ne tenessero lontani i grossi bastimenti, i quali preferiscono ancorare nel porto di Vonitza sul golfo d'Ambraria. — Esportazione di cereali, olio d'oliva, frutta, tabacco, lane, e pesce salato. — Gli affari principali sono con le Isole Jonie, con Livorno ed altri porti italiani.

PRIVAS. — C. l. del dipart. dell'Ardeche in Francia, a 44° 41′ lat. N., e 2° 15′ long. E. — Fabbriche di seterie, lanifici, distillerie d'acquavite e concerie.

PROVIDENCE (*Provvidenza*). — Città del Rhode Island negli Stati Uniti del Nord, sulla baia di Narraganset, alle foci del fiume Providence. — Commercio attivissimo con gli altri principali porti della Federazione e coll'estero. I motori idraulici, abbondanti nella località, danno altresì a Providence un'alta importanza industriale: filande di cotone, tintorie, fabbriche di stoffe stampate, stabilimenti metallurgici, seghe metalliche, ed altri numerosi opifici imprimono grande movimento ai capitali ed al lavoro.

PRUSSIA. — Una delle grandi potenze d'Europa, reame del settentrione di Germania, composto di due distinte parti: l'una, la vera *Prussia*, a levante, la più grande delle due, ha per confini: a N. il Baltico, all'E. la Polonia e la Russia, all'O. il Mecklemborgo, l'Annover ecc., al S. le Sassonie e la monarchia austriaca; — l'altra, più piccola, a ponente, detta il *Granducato del Basso Reno*, ha per confini: ad O. il Belgio e l'Olanda, all'E. l'Annover, le Assie, il Nassau, a S. la Baviera e la Francia. — Superficie 280,194 chilom. quadr. — Popolazione (1862) 18,500,446 ab. — Cap. BERLINO (V.).

FINANZE . . . . . —	Entrate nel 1862	tall.	136,523,411
	Spese idem	»	139,908,411
DEBITO PUBBLICO. —	Nel 1862	»	274,342,365
	Servizio del Deb. pubbl.	»	16,263,950

Pel movimento commerciale V. ZOLLVEREIN.

PSKOW. — Città della Russia europea, sul fiume Velikaia, a 57° 49′ lat. N. e 25° 59′ long. E. — 18,000 ab. — Nel medio evo fu, come Novogorod, repubblica indipendente e trafficante. — Oggi ancora conserva una certa importanza commerciale, specialmente pei lini e per la grana di lino, che sono esportati per via di Narva, Pernow e Riga (*V. queste parole*).

PULO PINANG. — Isola inglese, detta anche del Principe di Galles, nello stretto di Malacca. — La capitale omonima, a 5° 25′ lat. N. e 98° 1′ long. E., ha un'alta importanza commerciale. I prodotti precipui sono pepe, caffè, zucchero, ginepro, betel, cocco, patate, aranci, limoni, mangustan, garofano, noce moscata, cannella, pimento, legnami

da costruzione, bacubù, stagno ecc. — I bastimenti italiani cominciano a comparirvi: tre di essi, della portata complessiva di 1,772 tonn. entrarono nell'anno 1860-61 nel porto di Pinang, con carico vario, ma principalmente di sale, e ne ripartirono con stagno e droghe. — Ecco il quadro del movimento commerciale di quel porto negli anni 1859-60 e 1860-61:

PAESI DI PROVENIENZA O DESTINAZIONE.		IMPORTAZIONE 1859-60.	1860-61.	ESPORTAZIONE 1859-60.	1860-61.
Gran Bretagna	L.	138,236.	219,987.	386,025.	494,476
Altri Stati Europei . .	»	12,026.	23,197.	14,319.	20,888
America	»	33,373.	1,582.	195,858.	240,904
Bengala.	»	136,177.	154,618.	95,616.	101,241
Madras	»	51,013.	47,577.	31,337.	40,722
Bombay.	»	4,932.	13,137.	15,644.	9,704
Cina.	»	80,159.	58,718.	114,654.	110,802
Siam.	»	175,473.	233,119.	149,265.	212,490
Malesia	»	302,031.	385,886.	365,171.	506,727
Altri paesi, e specialmente Singapore, Malacca, Giava e la Cocincina.	»	478,532.	549,151.	292,764.	359,266
Totale	L.	1,411,952.	1,686,972.	1,660,653.	2.099,220

PULTAVA — V. POLTAVA.

PUNO. — Città del Perù, sulle rive del lago Titicaca, a 3,911 metri al di sopra del livello del mare, a 15° 50′ 20″ lat. S. — È uno dei precipui centri della produzione e del commercio di lane di alpaca, di vigogna, di lama e di pecora. La provincia dà di coteste lane per circa sette milioni di lire italiane all'anno, alle quali voglionsi aggiungere 1,600,000 L. d'argento, ed altrettante di cascarilla, oltre ad altri minori prodotti (V. AREQUIPA ed ARICA).

PUNTA A PITRE (*Pointe à Pitre*). — Città principale della Guadalupa, con vasta e magnifica rada. Il commercio della Guadalupa, che potrebbe essere molto più esteso se non fosse soggetto al restrittivo sistema coloniale francese, fu nella media decennale 1827-36, di quaranta milioni e mezzo di franchi; in quella 1837-46, di 38,800,000 fr.; nel 1848, di 20,700,000; e nel 1849, di 26,400,000 fr. — I prodotti principali dell'isola sono: zucchero, caffè, cotone, caccao, garofano, cassia, vainiglia, cannella, tabacco, rocù ecc.

PUNTA ARENAS. — Porto della Repubblica di Costa Rica nel golfo di Nicoya, nell'America centrale. — Il movimento di quel porto fu:

Nel 1856	Navi (entrata ed uscita riunite)	N.°	181	tonn.	25,375
» 1857	id.	»	119	»	18,479
» 1858	id.	»	106	»	22,724
Media all'entrata		»	54	»	11,540
Id. all'uscita		»	52	»	11,194

Il totale degli scambi fu:

		Esportazione.	Importazione.
Anni 1853	piastre	1,450,890.	825,720
1854	»	1,625,610.	821,185
1855	»	706,555.	767,400
1856	»	994,855.	844,495
1857	»	—	1,287,315

Ecco il riparto del movimento del 1856 fra le principali bandiere:

Bandiere.		Esportazione.	Importazione.
Inglese.	piastre	355,000.	352,150
Francese	»	31,760.	224,580
Amburghese	»	136,520.	72,615
Americana del Nord.	»	134,930.	28,225
Chiliana.	»	103,270.	32,340
Danese.	»	84,435.	21,240
Italiana (Sarda) . . .	»	14,010.	50,655

Le esportazioni principali consistono in caffè, cuoia e zucchero. Le importazioni, in tessuti vari, chincaglierie, commestibili, spiriti, vini, mobiglie, farine, candele.

PUNTA DI GALLE. — Città marittima e trafficante dell' isola di Ceylan, a 6° 1' 45" lat. N. e 77° 55' 45" long. E. — Ottimo porto. — Esportazione di cannella, avorio, legnami ecc.

PUY (Le). — C. l. del dipart. dell' Alta Loira in Francia, a 45° 2' lat. N. e 1° 32' long. E., centro importante dell' industria dei merletti, e di quella delle concerie.

Q

QUEBEC. — Cap. del basso Canadà, a 450 chilom. dal golfo S. Lorenzo, a 46° 47' 30" lat. N., e 73° 30' long. O., sulla riva sinistra del fiume San Lorenzo. — 53,000 ab. — Vastissimo porto, ma pei ghiacci invernali la navigazione non è possibile d' ordinario che dall' aprile alla fine di novembre. — Le principali esportazioni da Quebec, come da tutto il Canadà, sono i prodotti delle magnifiche foreste di quella grande colonia inglese. La metropoli sola ne trae tanto legname per venti o trenta milioni di lire italiane all' anno. Nel 1859 l' esportazione totale dei legnami fu di oltre 60 milioni di lire. La pescagione e le pelliccerie formano gli altri due importanti rami della estrazione dal Canadà. — Quanto alle importazioni, gli articoli più importanti sono lo zucchero greggio, il tè, tabacco, cotone, ferri, tela, lane ecc. — Le precipue industrie di Quebec sono: distillerie, birrerie, cartiere, concerie, fabbriche di tabacco, di mobili, di strumenti, di caratteri tipografici, di sapone, di candele, seghe, cantieri da costruzione ecc. — La navigazione marittima di quel porto nell' anno 1859 fu:

Entrata	navi	969	con tonn.	510,042
Uscita	»	1,051	»	539,135
Totali. . .	navi	2,020	con tonn.	1,050,077

QUILLIMANE. — Porto della colonia portoghese di Mozambico, sulla costa orientale d'Africa, a 17° 53′ 8″ lat. S. e 34° 19′ 45″ long. E., in vicinanza del ramo più settentrionale del Zambese. — Esportazioni: avorio, denti d'ippopotamo, corna di rinoceronte, scaglie di tartaruga, cera, gomma copale, radica di colombo, tabacco, riso, cocco, cuoia di bue ecc. — MONETE: *meia dobra* = 15,000 reis; *piastra a colonne* = 1,500 reis (V. LISBONA). — MISURE e PESI come a MOZAMBICO (V.), tranne le seguenti: *capotin* = 3,934 m.; *panno* = 1,967 m.; *mao* = 0,983 m.

QUILOA. — (V. ZANZIBAR).

QUIMPER. — C. l. del dipart. del Finistère, in Francia, a 558 chil. O. da Parigi. — Fabbriche di stoviglie, concerie, birrerie ecc.

QUINCY. — Città dell'Illinois, negli Stati Uniti, sulla destra del Mississippi, in mezzo a ricchi depositi carboniferi, ed in prossimità di vaste foreste che danno ottimo legname da costruzione. — Grandi molini a vapore, seghe meccaniche, fabbriche di mobili, fonderie, stabilimenti metallurgici ecc.

QUITO. — Cap. della repubb. dell'Equatore, nella Cordigliera delle Ande in America, a 0° 13′ 17″ lat. S. e 81° 5′ 30″ long. O. — 60,000 ab. — Buon clima, ma frequenti tempeste e terremoti. — Il territorio abbonda di gran turco, di frumento, orzo, e più in basso, di canna zuccherina. — Miniere di mercurio. — Il commercio coll'Europa si fa pel porto di GUAYAQUIL (V.).

R

RABAT E SALA' (*R'Bat*, *Sla*). — Due città marittime del Marocco, formanti un solo centro commerciale, sull'Atlantico, alle foci del Buregreg. — Nel 1860, il movimento del porto di Rabat fu:

Entrate .	navi 31	tonn.	2,443	equip.	242	valore del carico L.	783,975
Uscite . .	» 30	»	2,320	»	236	»	» 1,460,800

L'esportazione consiste in aranci, limoni, melagranate, datteri, fichi, prugne, pera, gomme, albicocche, uve, ulive, legumi, miele, grani, orzi, grano turco, *durah*, fave, canape, cotone, lino, sparto, lane ecc. — Importazione di colori, droghe, cotone, seta, filo da cucire, fili d'oro e d'argento, ferro, acciaio, rame, tessuti di cotone, coloniali ecc. — Per la esportazione, il primo posto spetta alla Francia per Marsiglia; per la importazione, all'Inghilterra per Gibilterra. Nel 1858 le importazioni ragguagliarono L. it. 1,197,000 e le esportazioni L. it. 588,000.

RAGUSI. — Città marittima della Dalmazia (impero d'Austria) sull'Adriatico, a 42° 36′ 30″ lat. N. e 15° 51′ 40″ long. E. — Il suo commercio, un dì possente, si limita quasi interamente oggidì al traffico con l'Erzegovina. Le carovane turche vi portano lana, cera, ferro, pelli, animali da macello, cavalli, viveri, tubi di pipa, legno e carbone; e prendono in ricambio coloniali, articoli di manifatture, farine, metalli, vetro, legni da tinta ecc. Ma l'annuo valore degli scambi di quel porto non eccede due milioni di lire italiane. L'olio d'oliva e la seta sono i principali prodotti della Dalmazia. (V. TRIESTE).

RANGUN. — Grande piazza dell'India trasgangetica, conquistata dagli Inglesi sull'impero Birmano, a 16° 42′ lat. N. e 93° 50′ long. E., sulla sinistra riva del braccio orientale dell'Irravaddi, verso la foce di questo gran fiume nel golfo del Bengala. — Le navi, entrando nel porto, pagano un tonnellaggio di 4 annas od 1/4 di rupia per tonnellata. — Le esportazioni principali sono: riso, legname da costruzione, gomme, petrolio, rame, tabacco, legno-lacca, cotone, medicinali ecc.; — le importazioni: tessuti di cotone, seterie, cotoni filati, lane, vini, birre, acquavite, tabacco. Ecco i progressi del commercio di Rangun dal 1853 al 1858:

Anni.		Importazioni.	Esportazioni.
1853-54.	rupie	5,223,152.	2,592,970
1854-55.	»	9,033,653.	3,002,150
1855-56.	»	10,692,024.	3,704,487
1856-57.	»	11,154,252.	5,334,791

RAT. — Città africana nel paese dei Tuareg-Azeguer, precipuo mercato del Sahara. — Nell'inverno vi affluiscono le carovane di tutte le contrade del deserto. — L'Inghilterra, che ha ben compreso l'importanza di quel centro commerciale, vi ha un console.

RATISBONA. — *Regensburg* in tedesco, città del Palatinato in Baviera, sulla destra del Danubio, a 112 chilom. N. da Monaco, centro commerciale di qualche importanza per la navigazione di quel gran fiume.

RATNAPURA. — Questa città (che porta anche i nomi di AVA e di ANGUA) è la cap. dell'imp. Birmano, nell'Indo-Cina, a 93° 32′ long. E. 21° 51′ lat. N., presso il confluente dell'Irravaddi e dei due rami del Myit-nge. — 50,000 ab. — L'impero contiene miniere d'argento, rame, stagno, piombo, antimonio, petrolio, carbone fossile; ottimo legname da costruzione; abbonda di riso, miglio, sesamo, zucchero di palma, tè, tabacco, cotone bianco e rosso, cera. — Il principal commercio si fa coll'India, con la Cina e con Sumatra. (V. RANGUN).

R'DAMÈS (GHEDAMÈS, secondo l'antica ortografia). — Città del Tripoli, in un oasi del Sahara. — È un centro importante delle relazioni fra la reggenza di Tripoli, lo Stato di Tunisi, l'Algeria e l'interno dell'Africa.

REALEJO. — Città del Nicaragua, presso la foce del fiume omon., sul Pacifico. Ottimo porto, che acquisterebbe una grande importanza quando si eseguisse il progettato canale fra i due Oceani.

REDUT-KALÉ. — Porto della Transcaucasia, nell'impero di Russia, sulla riva orient. del Mar Nero, alla foce del fiume Khopi, a 42° 16′ lat. N. e 59° 16′ long. E. — La sua posizione le dà una notevole importanza pel commercio tra l'Europa, la Persia e la Turchia asiatica. Vi si importano tessuti di cotone, di lana e di seta, zucchero, vini e bevande, caffè, spezierie, acciaio, stagno e piombo; e se ne esportano sete grezze, cera, lana, pelli fresche, legname, caviale ecc.

REGGIO. — Due città portano questo nome in Italia: l'una nel già Ducato di Modena, a 25 chilom. O. N. O. da quest'ultima città. L'importanza industriale di Reggio è dovuta alle sue fabbriche di seterie,

ed a' suoi lavori in avorio, osso e corno. Vi si fa inoltre un attivo commercio di vini, telerie ed animali da macello. In maggio vi si tiene una fiera ragguardevole. (V. MODENA).

L'altra Reggio (detta anche SANT'AGATA DELLA GALLINA) è città marittima del già regno di Napoli, e c. l. della Calabria ulteriore, in faccia a Messina, a 38° 7′ lat. N. e 13° 34′ 45″ long. E. — Il fertilissimo suolo di quella provincia potrebbe dare il quintuplo almeno dei prodotti che se ne cavano. Reggio ha filande di seta a vapore, fabbriche di tela, di seterie, di stoviglie, di essenze da profumiere, di calze e di guanti fatti coi filamenti di una specie di aliga. Esportazione di sete greggie, d'olio d'oliva, di essenza di bergamotto, di aranci, di cedrati, di vini, di mandorle, fichi, regolizia, sugo di limone, cremor di tartaro, mostarda, grane di lino, legname da costruzione. — Fiera annua nella prima quindicina di settembre.

REICHENBERG. — Città di Boemia, dopo Praga la più importante per industria e commercio. — Ivi si esercita in vaste proporzioni il lanificio; sonvi inoltre molte fabbriche di cotone, di calze, di guanti, di pettini da cardare, di cappelli, d'armi da fuoco, di oreficerie ecc.

REIKIAVIK. — Cap. dell'Islanda, la grande e gelida isola tra l'Europa e l'America, appartenente alla Danimarca, a 64° 8′ 26″ lat. N. e 24° 15′ 40″ long. O. — L'Islanda è una fredda, sterile e vulcanica terra, con soli 60,000 ab.; ma l'industria, l'ingegno, l'istruzione e la bontà di questi ultimi sanno rendere, se non ameno, tollerabile quel soggiorno. L'industria principale è la pesca, che fornisce all'esportazione pesce salato ed olio di pesce; si estraggono anche pelli di pecora, sego, piume di cigno, lichene. S'importano farine, legumi secchi, sale, polvere, piombo, tabacco, acquavite, coloniali ed oggetti manufatti.

REIMS. — Città del dipart. della Marna, in Francia, a 49° 15′ 15″ lat. N., e 1° 41′ 49″ long. E. — 52,000 ab. — Importante pel lanificio: la sola tessitura nella città e nei dintorni conta 2,500 telai meccanici con 3,750 operai, e 22,500 telai a mano con 60,000 braccianti.

REMSCHEID. — Città della Prussia renana, importante per la fabbricazione di oggetti di chincaglieria, e sopratutto di strumenti d'acciaio.

RENNES. — C. l. del dipart. d'Ille-et-Vilaine, in Francia, a 48° 6′ 55″ lat. N. e 4° 0′ 4″ long. O. — 52,000 ab. — Grande fabbricazione di tela da vele. La produzione del burro vi ha una vasta importanza, e l'esportazione di questo articolo si calcola a 114,000 chilogr. per settimana. — Numeroso bestiame; buone concerie; fabbriche di macchine agrarie; produzione di cera; parecchi stabilimenti metallurgici danno un grande movimento economico a quella regione.

REUS. — Città di Spagna, in Catalogna, ragguardevole per la sua industria. Il cotonificio vi conta 80 filande con 5,000 telai battenti. Sonvi inoltre fabbriche di seterie, panni, concerie ecc.

REUTLINGEN. — Città del Wurtemberg, nella Foresta Nera, patria del celebre economista Federico List, centro delle svariate industrie di cotone, panni, giocattoli, nastri, merletti, colla, ecc. di quella operosa contrada.

REVEL. — Città marittima dell'Estonia, nella Russia europea, presso il golfo di Finlandia, a 59° 26′ 20″ lat. N. e 22° 24′ 16″ long. E. — Grande esportazione di lini (da 50 a 70,000 pudi all'anno), d'orzo, segala, grana di lino, pelli fresche, spiriti, ossa. Fra le importazioni primeggiano il sale e le aringhe salate.

RIBINSK. — Città della Russia europea, sul Volga, a 58° 31′ lat N. e 36° 20′ long. E.; punto centrale delle comunicazioni della regione volgiana con Pietroborgo.

RICHMOND. — Cap. della Virginia negli Stati Uniti. — Prima dell'attuale non mai troppo deplorata guerra civile, quella contrada percorreva una stupenda carriera di economici progressi. Gli articoli principali d'esportazione erano i tabacchi e le farine. Ecco la quantità di tabacchi spediti (in balle da 1,400 libbre, o 522 chil.) ai vari paesi di Europa, nell'anno 1858.

Francia (Bordeaux, Hâvre, Marsiglia)	balle	4,623
Belgio (Anversa)	»	1,847
Inghilterra (Liverpool, Londra, Bristol, Dublino)	»	9,191
Olanda (Rotterdam)	»	581
Germania (Brema)	»	4,685
Austria (Venezia e Trieste)	»	5,962
Italia (Genova)	»	240
Totale	balle	27,120

Le esportazioni di grani e farine non hanno luogo verso l'Europa che nelle epoche di eccezionale deficienza dei nostri raccolti; abitualmente vanno nell'America Merid., e segnatamente al Brasile. Esportansi pure carni secche, maiale, lardo, seghi, spiriti e pelliccerie. — Il commercio di Richmond comprendeva nel 1858 749 stabilimenti, con 2,400 persone impiegatevi, e rappresentava un totale valore di annua vendita di 184 milioni di franchi. — L'industria manifattrice (fabbriche di tabacco, seghe meccaniche, molini, ecc.) contava 91 manifatture, con 11,811 operai, e con un valore di annua produzione di 100 milioni di franchi. Ecco la prosperità che la follia delle passioni ha così profondamente compromesso!

RIGA. — Città di Livonia, nella Russia europea; a 56° 57′ lat. N. e 21° 47′ long. E., sulla Dwina occident., non lungi dalla foce nel Baltico. — 70,000 ab. — Grande esportazione di lino, canape, grane di lino, legname e cereali; — importazione di sale, aringhe e manifatture. — Il porto è accessibile alle navi pescanti 4 metri; quelle d'un maggior tirante devono alleggerirsi a Bolderaa, villaggio a 14 verste da Riga. — Questa città è inoltre assai industriosa: ha fabbriche di candele, sapone, cuoia, vetri, molini da olio, seghe, fonderie di ferro, telerie, seterie.

RIO GIANEIRO (Rio de Janeiro, o semplicemente Rio). — Cap. dell'impero del Brasile, sulla riva occidentale della magnifica baia dello stesso nome, a 22° 55′ 44″ lat. S., e 45° 55′ 49″ long. O. — 300,000 ab.

— I principali prodotti che alimentano il commercio di esportazione sono il caffè, l'acquavite, il riso, lo zucchero, le corna, i cuoi, il tabacco, la tapioca. — Da una recentissima statistica del cav. Galateri ricaviamo le quattro tabelle seguenti:

Quadro comparativo dell'esportazione totale del Caffè negli ultimi tre anni.

Destinazione.		1861.	1860.	1859.
Stati Uniti	sacchi	741,152.	969,687.	1,150,425
Anversa	»	45,236.	34,851.	23,884
Brema	»	18,371.	14,563.	10,006
Capo di Buona Speranza	»	29,687.	40,896.	40,672
California e Valparaiso	»	18,543.	24,309.	27,380
Canale	»	534,042.	272,912.	285,787
Danimarca	»	36,440.	28,572.	23,155
Francia	»	196,408.	192,218.	120,497
Inghilterra	»	36,394.	29,565.	10,332
Amburgo e Altona	»	64,787.	26,608.	51,489
Mediterraneo	»	252,139.	386,530.	345,656
Portogallo	»	14,577.	12,459.	6,153
Rio della Plata	»	3,739.	13,731.	6,914
Svezia e Norvegia	»	78,112.	83,318.	37,916
Totale	sacchi	2,069,627.	2,127,219.	2,030,266

Esportazione totale del Caffè dall'anno 1822 *al* 1861.

Anno			Anno		
1822	sacchi	152,048	1842	sacchi	1,152,608
1823	»	185,000	1843	»	1,165,631
1824	»	224,000	1844	»	1,252,933
1825	»	183,136	1845	»	1,191,641
1826	»	260,000	1846	»	1,511,096
1827	»	350,000	1847	»	1,641,560
1828	»	364,147	1848	»	1,710,715
1829	»	275,107	1849	»	1,459,968
1830	»	391,785	1850	»	1,343,484
1831	»	448,249	1851	»	2,040,405
1832	»	478,950	1852	»	1,906,472
1833	»	561,692	1853	»	1,638,210
1834	»	570,759	1854	»	1,988,197
1835	»	647,438	1855	»	2,408,256
1836	»	715,893	1856	»	2,098,312
1837	»	607,095	1857	»	2,099,780
1838	»	766,696	1858	»	1,830,438
1839	»	889,324	1859	»	2,030,266
1840	»	1,068,418	1860	»	2,127,219
1841	»	1,028,368	1861	»	2,069,627

Esportazione di alcuni principali prodotti nazionali brasiliani dall'anno 1855 *al* 1861.

ANNI	ACQUA-VITE (Pipas) Botti	RISO S cchi	ZUCCHERO Casse	CORNA	CUOI	TABACCO Volumi	CUOIA p. suola	TAPIOCA (Barricas) Barili
1855	2,621	16,868	8,167	128,891	105,236	21,127	7,838	6,864
1856	892	2,913	5,756	218,541	60,529	28,081	5,432	9,297
1857	1,809	5,735	7,317	318,031	31,435	27,184	3,400	9,293
1858	1,648	2,701	10,620	288,931	61,147	19,814	1,549	7,601
1859	1,497	405	7,785	333,661	81,297	17,709	450	3,930
1860	944	489	3,235	314,716	57,003	31,660	3,634	5,798
1861	1,109	1,456	12,335	170,586	79,512	23,516	3,314	9,171

Esportazione comparata de' Cuoi negli ultimi quattro anni.

Destinazione.	1858.	1859.	1860.	1861.
Canale	9,500.	—	1,546.	6,300
Francia	21,624	47,596.	41,325.	39,683
Spagna	2,940.	76.	—	1,812
Mediterraneo.	17,531.	7,928.	4,961.	17,907
Portogallo	6,705.	7,685.	6,643.	9,748
Stati Uniti.	—	14,856.	2,686.	3,728
Porti diversi.	2,841.	3,156.	842.	334
Totale.	61,141.	81,297.	57,004.	79,512

Pei pesi, monete e misure V. LISBONA.

RIO GRANDE DEL SUD, o SAN PEDRO. — Porto del Brasile, a 32° 9′ lat. S., e 54° 14′ 15″ long. O. — La provincia omon. è una delle più fertili e salubri terre americane, ottima sede per gli emigranti europei: il grano e la canape vi crescono meravigliosamente; ma la principale industria è l'educazione del bestiame. Abbondanti miniere di carbon fossile vi furono recentemente scoperte. — L'esportazione più importante è quella delle cuoia, dei crini e delle corna.

RIVE DE GIER. — Città di Francia nel Lionese, centro importante d'industria per l'estrazione del carbon fossile, il cui annuo valore è estimato a 7 milioni di franchi, e per ragguardevoli fabbriche di vetro e d'acciaio.

ROANNE. — Città francese del dipart. della Loira, con grandi manifatture di mussoline, panni, indiane, colla forte, olio, porcellane e stoviglie.

ROCHEFORT. — Città francese del dipart. della Charente-Inférieure sulla riva destra della Charente, a 16 chilom. dalla foce, a 45° 56′ 39″ lat. N. e 3° 18′ 4″ long. O. — 30,000 ab. — Ha un gran porto militare, ed un porto mercantile con un bacino di carenaggio. — Fa un commercio attivo sui vini, acquevite, sale, grano, farina, carbon fossile, legnami, metalli, cavalli, bestiame, pesci salati, derrate coloniali. Il movimento della navigazione di Rochefort e di Tonnay Charente, la quale ne è l'appendice, fu:

	Entrata.		Uscita.	
	Navi.	Tonnellate.	Navi.	Tonnellate.
Nel 1856 . . .	2,678.	139,010.	2,529.	134,054
» 1857 . . .	3,340.	175,706.	3,113.	166,926
» 1858 . . .	2,671.	134,067.	2,574.	129,496
» 1859 . . .	2,779.	150,506.	2,505.	137,763

ROCHELLE (La). — C. l. del dipart. della Charente-Inférieure, in Francia, sull'Atlantico, a 46° 9′ lat. N. e 3° 29′ long. O. — 17,000 ab. — Tutto il dipartimento è celebre per la fabbricazione delle acquevite, della cui esportazione La Rochelle è centro principale. — La pesca della sardella ed il suo confezionamento in olio, la fabbrica del vetro, la birreria sono le altre precipue industrie locali. — Il movimento nautico fu:

Grande Navigazione.		1857.	1858.	1859.	1860.
Importazioni	tonn.	27,685.	27,860.	27,860.	33,727
Esportazioni	»	2,420.	2,571.	3,831.	2,620
Totali.	tonn.	30,105.	30,431.	31,691.	36,347
Cabotaggio.					
Entrata	tonn.	41,470.	48,325.	40,344.	40,308
Uscita	»	11,813.	15,780.	16,326.	19,052
Totali.	tonn.	53,283.	64,105.	56,670.	59,360

RODEZ. — C. l. del dipart. francese dell'Aveyron, a 44° 21′ lat. N. e 0° 14′ long. E. — 11,000 ab. — Fabbriche di panni per le truppe, di coperte di lana, candele, carte da giuoco, filature di lana, tintorie, concerie.

RODI. — Città della Turchia asiatica, nell'isola omonima, a 25° 40′ long. E., e 36° 12′ lat. N. — 12,000 ab. — La popolazione dell'isola, che fu già di oltre a 300,000 ab., non è più oggidì che di 40,000. — I suoi prodotti principali sono la vallonea, i legnami da costruzione e da fuoco, le frutta, la cera, il miele, i cereali, la grana di lino, il pesce salato, le spugne. — Il valore totale degli scambi di Rodi fu nel 1858 di L. it. 31,103,000 per le importazioni, e di 3,204,000 per le esportazioni. — Il movimento generale della navigazione fu (entrate ed uscite insieme) di 1,456 navi, e 334,254 tonnellate.

RODOSTO (*Tekir Dagh*). — Città di Romelia nella Turchia europea, sul mar di Marmara. — Esportazione di cereali, sesamo e lane.

ROMA. — Capitale dell'Italia, finora occupata dalla teocrazia papale e dalle truppe francesi, sul Tevere a 22 chilometri dal mare. — 180,000 ab. — Commercialmente, non è grande l'importanza dell'eterna città. Il suo porto fluviale (*Ripa grande*) non ha un molto attivo movimento: la foce del Tevere è difficile a praticarsi; i piccoli legni, provenienti dalla Liguria, da Livorno, da Napoli, vi portano coloniali, pesce secco e salato, vino, uva secca, aranci, fichi, grano, marmo, legno da tinta e manifatture; ed esportano pelli d'agnello, cenci, tartaro, potassa, cereali, calce e porcellana. — Povera è l'industria romana, se ne togliamo alcune fabbriche di panni, d'indiane, di seterie, e le industrie confinanti colle arti belle, come la produzione dei mosaici, dei cammei, dei bronzi, delle medaglie, dei rosari ecc.

MISURE. — Benchè decretato il sistema decimale, sono però ancora in uso le antiche e sono: *Lineari: piede* = 0,297587 m.; *passo* = 1,48795 m.; *canna mercantile* = 1,99263 m.; la *canna* si divide in 8 *palmi*. — *Di capacità per materie secche: rubbio* = 294,46 litri; si divide in 4 *quarte* = 16 *scorzi* = 32 *quartucci*. — Pel vino e l'acquavite: *barile* = 58,3416 lit., diviso in 32 *boccali*, da 4 *fogliette*, da 4 *quartucci;* per l'olio: *barile* = 57,4806 litri, da 28 *boccali*, da 4 *fogliette* da 4 *quartucci*.

PESI. — *Libbra*, da 12 *once*, da 24 *denari*, da 24 *grani* = 339,07284 gr.; *decina* = 10 libbre; il *centinaio* o *cantaro piccolo* (quintale) = 100 libbre; *migliaio* o *cantaro grosso* = 1000 libbre.

MONETE. — *Moneta di conto: scudo* di 10 *paoli*, di 10 *baiocchi* = L. it. 5. 3846154. *Monete reali:* in oro: *da dieci scudi* (1835) = L. 50. 30; da 5 e da 2 $^1/_2$ scudi, in proporzione; *zecchino* (1818) = L. 11. 78; *doppia* (1818) = L. 17. 70. — In argento: *scudo* (1835) = L. 5. 3846; *mezzo*, $^1/_2$, $^1/_{10}$, $^1/_{20}$, in proporzione; *testone* = L. 1. 6155; di rame: *baiocco*, da 2, 3, 5, $^1/_2$ baiocchi e *quattrino*. — Comunemente la moneta italiana e francese da 20 L. è ricevuta per 3 scudi e 62 baiocchi; e lo scudo da 5 L. per 93 baiocchi.

CAMBI.

Piazze.	Termine.	Certo.		Incerto.
Amborgo.	breve vista e 90 g. data	100 m. banco	±	35. 30 scudi.
Amsterdam . . .	id.	100 fiorini . .	±	38 $^1/_2$ a 39 sc.
Ancona	30 giorni data	100 L. it. . . .	±	18. 58 scudi.
Augusta	breve vista e 90 g. data	100 fiorini . .	±	39. 70 »
Bologna.	30 giorni data	100 L. it. . .	±	18. 58 »
Firenze	id.	id. . .	±	18. 58 »
Genova	id.	id. . .	±	18. 58 »
Lisbona.	90 giorni data	1 scudo . .	±	930 reis.
Livorno.	36 giorni data	100 L. it. . .	±	18. 58 scudi.
Londra	breve vista e 90 g. data	100 L. st. . .	±	465. 50 »
Parigi.	id.	100 franchi .	±	18. 56 »
Trieste e Vienna.	id.	100 fiorini . .	±	36. 60 »

ROSARIO. — Città e porto della prov. argentina di Santa Fè, sulla destra del Parana, a 421 chil. N. O. di Buenos Ayres, ed a 32° 57′ 4″ lat. S. e 63° 11′ 20″ long. O. — 22,000 ab. — Buon ancoraggio con 10 braccia di fondo. — Una interessante colonia italo-valdese vi è stanziata, a riguardo della quale così scrive in un suo bel rapporto il cav. Raffo: « L'indole mite, le tradizioni morali e religiose di codesti buoni alpigiani, l'abitudine del lavoro e d'ordine incontrata in patria (la più parte dei capi di famiglia furono al servizio militare e fecero la guerra del 1848-49), la necessità di rendersi solidi e compatti fra loro, estimati al di fuori, tutto concorre a formarne un tipo di onesti e laboriosi coltivatori. » — Il commercio d'importazione al Rosario consiste principalmente in manifatture, farine, vini, zuccheri, caffè, ecc. Le esportazioni sono cuoi, lana, rame, sego, pelli di capra e pecora, argento in verghe, grasso di cavallo, carne secca. (V. BUENOS AYRES).

ROSTOCK. — Città e porto del Mecklenburg-Schwerin, a 54° lat. N. e 9° 52′ long. E., sulla riva sinistra del Warnow, a 15 chilom. dalla sua foce nel Baltico. — I grossi bastimenti, per rimontare a Rostock, hanno bisogno di alleggerirsi a Warnemunde. — Il movimento di quel porto fu nel 1859:

Entrata	navi	605	con tonn.	65,130
Uscita	»	624	»	71,860
Totale.	navi	1,229	con tonn.	136,990

L'industria locale consiste in distillerie, concerie, fonderie di ferro, fabbriche d'aceto, di sapone, tabacco, cicoria, zucchero, colla forte, colori, ammoniaca, carrozze, ovatta ecc.

MISURE. Le lineari sono generalmente quelle d'AMBORGO (V.), oltre al *piede di Lubecca* = 0,2910 m.; al *piede del Reno* = 0,3138 m.; al *piede di Rostock* = 0,2877 m.; al *kettenfuss* = 0,46019 m.; alla *ruthe di Mecklenburg* = 7,36 m.; alla *ruthe di Rostock* = 4,60 m. — Per le stoffe la *elle* = 0,5754 m. — *Le misure di capacità per materie secche: last* = 3733,36 lit.; *droml* = 466,67 lit. *scheffel* = 38,8892 lit.; *fuss* o *viertel* = 9,7223 lit.; *spint* o *metze* = 2,4306 lit.; *tonne* = 155,5568 lit. — I PESI sono quelli di LUBECCA (V.). La *libbra* = 484,7078 gr.; di 2 p. % più pesante di quella d'Amborgo. Sono inoltre in uso: *schiffpfund* = 162,634 chilogr.; *liespfund* = 8,1317 chil.; *centner* = 56,9210 chil.; *pfund* = 508,229 gr.; *kramerpfund* = 484,0279 gr.; *schiffslast* = 2032,916 chil.

MONETE. — *Moneta di conto:* il *tallero* = L. 3,6705; *schilling* = L. 0,1149; *pfennig* = L. 0,0096; *marco* = L. 1,8384. — *Monete reali:* d'oro: *pistola* = L. 20,5410; la *doppia* e *mezza* in proporzione; *ducato* o *tallero d'oro* = L. 11,8328; d'argento: *tallero* = L. 3,6705 le frazioni e i multipli in proporzione.

ROSTOW SUL DON. — Porto della Russia europea, nel governo di Ekaterinoslaw, sulla destra del Don. — Emporio dei prodotti che dall'interno dell'impero sono mandati sul mare d'Azoff e sul mar Nero. — Un'altra Rostow è nel governo di JAROSLAW (V.). — Vasti lavatoi

di lana occupano a Rostow sul Don 3,600 operai; oltre alle lane, gli articoli più importanti di quel commercio sono: acquavite di grani: cereali, legnami, resine, ferro, rame, burro, caviale, pelli, cuoi, sego, stuoie ecc. — Attivo commercio con Taganrog. — I bastimenti di grossa portata venienti dall'estero non possono penetrare nel porto, di difficile accesso.

ROTTERDAM. — Grande città di commercio dell'Olanda, sulla Mosa, e su un braccio del Reno, a 51° 54′ 4″ lat. N. e 2° 8′ 50″ long. E. — Popolazione 105,000 ab. — Rotterdam è il grande emporio tra l'Inghilterra e la Germania. — Il numero di navi marittime entrate ed uscite fu:

	Entrate.		Uscite.
nel 1846	navi 1,901.	tonn. 367,000.	navi 1,924
» 1847	» 1,895.	» 385,000.	» 1,963
» 1848	» 1,497.	» 313,000.	» 1,785
» 1856	» 2,363.	» 559,000.	» 2,470
» 1857	» 2,704.	» 649,000.	» 2,846
» 1858	» 2,857.	» 673,000.	» 2,956
» 1859	» 2,411.	» 620,000.	» 2,503
» 1860	» 2,657.	» »	» 2,793

Il numero delle navi che passavano il Reno sulla frontiera olandese, e la cui maggior parte erano destinate a Rotterdam o ne venivano, fu:

nel 1845	navi 6,097	nel 1856	navi 11,906
» 1846	» 6,322	» 1857	» 10,421
» 1847	» 7,756	» 1858	» 11,001

La concorrenza delle ferrovie determinò nel 1861 una forte riduzione dei diritti di navigazione sul Reno, con grande vantaggio di Rotterdam; e giova che gli Italiani tengano bene a mente, che, qualora si aprisse il tanto desiderato varco ferroviario alpino, per mettere Genova in comunicazione col lago di Costanza, questa guerra di tariffe si farebbe ancora più viva.

CAMBI.

Piazze.	Termine.	Certo.		Incerto.
Londra . . .	2 mesi. . .	fior. 11. 67 $^1/_2$	per	1 lira sterl.
Id. . . .	breve vista	» 11. 72 $^1/_2$	»	1 lira sterl.
Parigi	2 mesi. . .	» 55. $^9/_{16}$. .	»	120 franchi.
Id.	breve vista	» 56. $^3/_{16}$. .	»	120 franchi.
Amburgo . .	2 mesi. . .	» 35. . . .	»	40 m. b.
Id. . .	breve vista	» 35 $^1/_8$ . .	»	40 m. b.
Francoforte.	6 mesi. . .	» 99 $^1/_8$ . .	»	100 fior. del S.
Vienna . . .	6 mesi. . .	» 112 $^1/_2$ . .	»	100 fior. d'Aus.
Augusta. . .	6 mesi. . .	» 99 $^1/_4$ . .	»	100 fior.

ROUBAIX. — Città del dip. del Nord in Francia; importante centro industriale, massime per la filatura e la tessitura del cotone.

ROUEN. — C. l. del dipart. della Senna Inferiore, in Francia, a 49° 26′ 27″ lat. N. e 1° 14′ 16″ long. O. — Popolaz. 105,000 ab. — Il numero medio di bastimenti che annualmente rimontano la Senna fino a

Rouen, è di 3,000 per 300,000 tonn. e 20,000 uomini d'equipaggio. Il movimento totale (compresa la navigazione fluviale) di quel porto fu:

nel 1850	navi 5,754.	tonn.	502,733
» 1851	» 6,215.	»	541,365
» 1852	» 7,651.	»	675,794
» 1853	» 7,168.	»	631,363
» 1854	» 5,775.	»	501,874
» 1855	» 6,098.	»	526,925
» 1856	» 6,220.	»	578,869
» 1857	» 6,277.	»	592,468
» 1858	» 6,534.	»	603,903

Rouen è la città di Francia ove più sviluppato sia il cotonificio: 1,800,000 fusi funzionano ne' suoi dintorni; filano ogni anno 30 milioni di chilogr. di cotone, dai più bassi numeri fino ai num.[1] 30-34. — La tessitura e la filatura occupano ben 200,000 operai. Il valore totale dei prodotti eccede i 400 milioni di fr. — Un'altra importantissima industria locale è la filatura e tessitura del lino. — Il lanificio, la produzione delle indiane, i prodotti chimici, la tintura, la metallurgia, la costruzione navale, contribuiscono a fare di Rouen uno dei massimi centri industriali del continente. — Sotto il nome di *Rouenneries* (articoli di Rouen) s'indicano le stoffe nelle quali entra una certa quantità e talora la totalità di fili tinti prima della tessitura.

RUSSIA. — Il più vasto Stato del globo, che stendesi in Europa, in Asia ed America, da 15° 10′ long. E. a 133° long. O., e da 38° 40′ a 81° lat. N., sopra 14,000 chilom. da E. ad O., su 5,000 chilom. da N. a S. e su 17,000 chilom. diagonalmente da S. O. a N. E. — I suoi confini sono: 1.° in Europa, all'O. l'impero d'Austria, la monarchia prussiana, il Baltico, la Svezia; a S. la Moldavia e la Turchia europea; 2.° in Asia, a S. la Turchia asiatica, l'Iran, il Turchestan e le dipendenze dell'impero cinese; 3.° in America, l'America inglese all'E. Queste tre Russie formano un tutto continuo, con la sola interruzione dello stretto di Behring che separa l'America dall'Asia. A N. delle tre Russie stendesi l'Oceano glaciale artico; in Europa sta il Baltico all'O.; il mar Nero al S., ed il Caspio tra l'Europa e l'Asia. — Superficie totale 5,450,199 chilom. quadr. — Popolaz. 71,000,000. — Capitale PIETROBORGO (V.).

FINANZE (1862). — Bilancio . . . . 310,619,739 rubli

DEBITO PUBBLICO. — Capitale 1,621,000,000 rub. Interessi 58,000,000 »

COMMERCIO ESTERO (1859). — Furono importate merci:

Dalle frontiere europee,	per rubli	136,186,914	ossia L. it.	544,747,656
Id. asiatiche,	»	21,404,286	» »	85,617,144
Totale. . . .	per rubli	157,591,200	ossia L. it.	630,264,800

Furono esportate merci:

Dalle frontiere europee,	per rubli	149,395,963	ossia L. it.	597,583,852
Id. asiatiche,	»	12,994,777	» »	51,979,108
Totale. . . .	per rubli	162,390,740	ossia L. it.	649,562,960

In queste cifre, il movimento del numerario dei metalli preziosi non è compreso. — Il movimento delle esportazioni russe in Asia si compone approssimativamente dei seguenti valori:

Tessuti di lana.	L. it.	12,000,000
Id. di cotone.	»	10,000,000
Pelliccerie	»	4,000,000
Grano, pelli ed altri articoli. .	»	13,000,000
Totale.	L. it.	39,000,000

Tra le materie asiatiche importate in Europa, il tè occupa il primo posto: quindi vengono la seta greggia ed il cotone.

		Arrivi.		Part.e
NAVIGAZIONE (1859). — Porti del Baltico . . .	navi	4,988.	navi	4,942
Id. del mar Bianco.	»	806.	»	835
Id. del Sud	»	4,919.	»	4,907
Totale.	navi	10,713.	navi	18,684
Cariche	»	2,952.	»	9,317
In zavorra	»	4,761.	»	1,367
Queste navi stazzavano in totalità . . .	lasti	1,061,356.		1,043,515

Le navi inglesi e russe presero la parte maggiore in quel movimento: tra gli arrivi contansi 2,071 delle prime, e 1,576 delle seconde. Le altre bandiere vi furono rappresentate dalle cifre seguenti:

Turche	navi	1,021	Danesi	navi	563
Olandesi	»	781	Italiane (Sarde)	»	528
Svedesi.	»	707	Altre	»	2,863
Greche	»	603	—		

Il movimento nautico a vapore, nell'*entrata*, si decompone come segue fra i tre grandi porti russi:

Cronstadt	N.°	448	vaporiere.
Riga	»	72	id.
Odessa.	»	168	id.

INDUSTRIA. — La preponderante produzione è quella dei cereali, che si eleva al di sopra di 500 milioni di ettolitri all'anno. — Vengono poi quelle della lana, della canape, del lino e del sego. — La produzione annua del ferro è di circa 65 milioni di chilogrammi. — Le miniere aurifere degli Urali e di Siberia hanno prodotto nel 1860 circa 18,675 chilogr. d'oro. — Immense sono le ricchezze forestali della Russia, che contiene 170 milioni di ettari di selve.

S

SABANILLA E BARRANQUILLA. — Due grosse borgate dello Stato della Maddalena nella Nuova Granata, alle foci del fiume Maddalena. — Formano un importante emporio commerciale. La baia di Sabanilla sullo

Atlantico ha un movimento grandissimo per l'esportazione del cotone, del legno giallo, del *dividivi*, del grano turco, dei fagiuoli, delle tre specie d'ignama o *dioscorea* (l'*alata*, la *sativa*, la *bulbifera*), dei formaggi, del legname da costruzione, dei bestiami ecc.

SACRAMENTO. — Cap. della California, a 325 chilom. N. E. di SAN FRANCISCO (V.). I quattro quinti dell'oro che si esporta da quella regione provengono dalla valle del Rio Sacramento, ed ammontano in media a 2 milioni di dollari all'anno. — Nei dintorni sorgono importanti molini idraulici: uno d'essi dà 1,000 barili di farina al giorno. Due seghe a vapore tagliano più di 2 milioni di piedi cubi di legnami all'anno. Pescherie di salmone, orzo, frumento in abbondanza, sono gli altri elementi di prosperità di quella contrada.

SAFI. — Dagli africani detta *Asfi*, piccola città marittima del Marocco sull'Oceano, a 32° 12′ lat. N. ed 11° 29′ long. O. — 7,000 ab.

SAIGON. — Città dell'impero di An-Nam, nella bassa Cocincina, a 104° 22′ long. E. e 10° 50′ lat. N. — 200,000 ab. — Fu recentemente occupata dai francesi (V. HUÉ).

SAKAI. — Porto del Giappone, sulla costa orientale della grande baia di OHASAKA (V.), a 133° 1′ long. E., e 34° 32′ lat. N. — 160,000 ab. — Commercio attivissimo.

SAKATU. — Città del Sudan in Africa. — Vi si fa un attivo traffico: il suo mercato del venerdì è rinomato sovratutto pei lavori in cuoio, pei datteri, pel sale, pel ferro ecc. (V. TIMBOCTÙ).

SALÈ. — Città marittima del MAROCCO (V., ed anche RABAT).

SALEM. — Città del Massachussets negli Stati Uniti. — Grandi fabbriche di cotone, corde, prodotti chimici, concerie, olio di pesce, costruzione di macchine ecc. — Commercio attivissimo.

SALONICCO. — Città della Turchia europea in Romelia (antica Macedonia), a 40° 38′ 47″ lat. N. e 22° 57′ 13″ long. E. — 80,000 ab. — Salonicco non ha vero porto, ma un eccellente ancoraggio, che la costituisce, dopo Costantinopoli, la prima piazza commerciale della Turchia. — I prodotti precipui della Macedonia e della Tessaglia sono: grani duri e teneri (per circa piastre 116,000,000 all'anno), orzo (piastre 44,000,000), granturco (piastre 39,600,000), segala (piastre 14,100,000), avena (piastre 11,200,000), sesamo (piastre 24,300,000), miglio (piastre 4,600,000), totale piastre 253,800,000, pari a L. it. 56,400,000. — Quelle province danno inoltre tabacchi, riso, frutta, patate, legumi, olio, sesamo, gelsi, bozzoli, lane, cera e miele, legname, pesci, sanguisughe, sale, seme di finocchio ecc.

Ecco, del rimanente, un prospetto generale del porto di Salonicco:

Prospetto Generale della navigazione nel porto di Salonicco dal 1.° *agosto* 1860 *al* 1.° *agosto* 1861.

BANDIERA	NAVIGLI APPRODATI				GENERI IMPORTATI	VALORE in L. IT.	NAVIGLI PARTITI				GENERI ESPORTATI	VALORE in L. IT.
	VUOTI		CARICHI				VUOTI		CARICHI			
	N.°	Tonn.	N.°	Tonn.			N.°	Tonn.	N.°	Tonn.		
Austria. vap.	—	—	51	20258	Manifatture chincaglie. . .	2808742	—	—	51	20258	Tabacchi, abbà, ecc. ecc.	1520280
Id. vela	8	1410	13	3398	Colon., spir., mob., droghe	095000	10	2150	11	2477	Cereali.	267882
Francia. vap.	—	—	54	19220	Manif. chinc., mobili, colli	8398000	—	—	54	19220	Sete, bozz., lane, cot. ec.	12259328
Id. vela	—	—	9	1255	Coloniali, mob., ferramenta	1088000	—	—	9	1255	Lane, cereali, ecc. ecc. .	544300
Grecia . vap.	—	—	55	14968	Coloniali, tabacco, e. 4100	1418000	—	—	55	14968	Tab., seg., sete, e. 6300	1260000
Id. vela	120	6720	161	11891	Colon. olii, sale, mobili, ec.	574000	140	7220	141	11381	Legna, carb., cereali, ec.	730330
Inghilt.ª vap.	—	—	4	3991	Manifatture, coloniali, ecc.	909100	—	—	4	3991	Cereali, tabacchi	734000
Id. vela	12	925	18	4508	Manif., ferro, vetriolo, ecc.	1040000	—	—	30	5435	Id. id.	547300
Italia . . vela	16	2551	18	3706	Caffè, zucch., carb., mobili.	856760	8	2106	20	4010	Granturco, grani, bozzoli	1470506
Russia . vap.	—	—	51	20250	Manif. tabacco, colli 5259.	1047800	—	—	51	20250	Sete, abbà, bozz. e. 8255	2250000
Id. vela	—	—	1	280	Ferro.	89000	1	280	—	—	. . . .	—
Svezia . vela	2	363	—	—	. . . .	—	—	—	2	363	Granturco	78177
Turchia vap.	7	2007	5	1373	Manifatture, ecc. ecc. . . .	1200000	7	2007	5	1373	Vino, tab., farine, abbà.	900000
Id. vela	32	4500	34	3988	Sale, carbone, legno . . .		26	3500	40	4988	Legna, carbone.	
	197	18436	474	109436		20124402	192	17265	473	110127		22382723
	474	109436	—	—		—	473	110127	—	—		—
	671	127892	Totale dei legni approdati, e del loro tonnellaggio.				665	127390	Totale dei legni partiti, e del loro tonnellaggio.			

Soggiungiamo ancora i due quadri seguenti relativi allo speciale movimento commerciale tra Salonicco e l'Italia:

Stato delle Importazioni fatte dalla marina italiana in Salonicco dal 1.° *agosto* 1860 *al* 1.° *agosto* 1861.

GENERI	REGI STATI		FRANCIA		INGHILTERRA		TOTALE
	Quant.	Valore	Quant.	Valore	Quant.	Valore	
		L. it.		L. it.		L. it.	L. it.
Caffè	S. 200	20000	S. 2530	277000	—	—	
Zucchero	B. 50	5000	B. 2150	228000	—	—	
Cocciniglia	—	—	S. 18	45000	—	—	
Vetrami	—	—	C. 38	24000	—	—	
Stoffe	—	—	B. 10	38000	—	—	
Riso	S. 885	27600	—	—	—	—	
Marmi, matt., terragl.	—	36600	—	—	—	—	
Mobili	—	—	C. 110	48000	—	—	
Pasta	C. 40	500	—	—	—	—	
Indaco	—	—	C. 10	20000	—	—	
Ponte Parigi	—	—	B. 40	18000	—	—	
Piombo	—	—	—	12000	—	—	
Sale Trapani	Q. 960	16773	—	—	—	—	
Pietre di Malta	—	—	—	—	—	4300	
Carbon fossile	—	—	—	—	Q. 1169	37990	
		104473		710000		42290	856763

Stato delle Esportazioni fatte dalla marina italiana da Salonicco dal 1.° *agosto* 1860 *al* 1.° *agosto* 1861.

GENERI	REGI STATI		FRANCIA		TOTALE
	Quantità	Valore	Quantità	Valore	
		L. it.		L. it.	L. it.
Granturco	Ett. 45629	503883	Ett. 3323	36553	
Grano tenero	—	—	» 8278	165560	
Avena	Ett. 4513	33500	» 4300	25000	
Orzo	—	—	» 4200	40000	
Bozzoli	—	—	B. 736	588000	
Lane	—	—	» 500	100000	
		537383		955113	1492496

Da un'eccellente Relazione del Sig. Fernandez, console italiano a Salonicco, che ci ha fornito le surriferite notizie statistiche, riportiamo ancora le seguenti informazioni sugli usi, sui pesi, monete ecc.

L'uso vizioso ma costante, senza che per sforzi e tentativi già fatti siasi potuto svellere, è quello che la maggior parte dei prodotti naturali si acquistano per accaparramento ben prima che sieno disponibili, e sono integralmente pagati 25, 30 e 40 giorni prima della loro consegna. Questo sistema, che potrebbe dare luogo ad abusi, non ha però, devo dirlo a lode dei possidenti e coltivatori, in massima generato atti di mala fede. Si mantengono in generale fedelmente i contratti e si consegna genuina la merce, la quale se viene qualche volta snaturata, non è che per essere passata in seconda mano. Ad ovviare a tali inconvenienti, i negozianti preferiscono fare, col mezzo di fattori, delle anticipazioni ai coltivatori e produttori.

È poi diametralmente opposto il sistema dei pagamenti per le merci d'importazioni che si vendono al *bazar* ed alle fiere. Desse si esitano per termini di scadenze scalate di 3 volte 30 e 40 giorni, quali vengono prolungati dirò quasi a termine indefinito: il saldo è poi sempre difficile ad incassare, e questi ritardi sono senza verun compenso di interesse.

Da due anni a questa parte e mercè la energica persistenza dell'attuale governatore generale, le valute a corso abusivo sono state abolite. Il bazar però vi persiste un poco per la convenienza che trova nei suoi pagamenti, ma le norme dell'abuso si dileguano, e vi è ormai a sperare che tutte le transazioni si faranno in moneta legale metallica a ragione di piastre 5 il beslik.

Il peso della Macedonia e Tessaglia è la oka di 400 dramme.

78 $^1/_2$ oke . . . corrispondono a 100 chilogrammi.
314 — dramme » a 1 »

Per i cereali è adottato il kilò di Costantinopoli dei quali 4 corrispondono ad 1 kilò di Salonicco che si divide in 8 cutle.

100 kilò di Salonicco rendono 140 ettolitri
204 » » » 100 impl. quarter
25 » » » 43 staia venete.

Per le stoffe e panni si misura a picco che si divide in 8 rupi.

1 picco corrisponde a 66 cent. di metro.

I liquidi si vendono a peso di oke, delle quali 44 formano un cantaro.

I terreni si misurano a donum; 1,000 picchi quadrati rappresentano un donum.

Per quanto non vi sia in Salonicco lo stabilimento di una Borsa, le negoziazioni dei cambi si fanno il lunedì, vigilia della partenza del vapore francese e del corriere di terra (via di Vienna). L'uso per le emissioni della carta è a tre mesi di data, e i corsi, variando a seconda degli avvisi che si ricevono da Costantinopoli, si ragionano in una media di: P. 4.24 . . . per 1 franco, Marsiglia o Parigi,
» 4.23 . . . » 1 lira italiana, Italia,
» 8 — . . . » 1 fiorino val. austr. Vienna.
» 118 — . . . » 1 lira sterlina, Inghilterra.

Tutti i pagamenti alla cassa erariale si fanno nelle provincie in beslik a p. 5. — Il pezzo o lira turca a p. 100.

Nelle transazioni:

La lira	vale p.	106 a 108
Il napoleone	» »	96 a 97
La lira inglese	» »	119 a 120

Minimi e quasi nulli sono i diritti a cui vanno soggetti i bastimenti esteri che approdano in questo scalo e che vengono parificati agli ottomani. Nulla si paga per l'ancoraggio, e solo per la sanità ed interrogatorio si paga per bastimenti della portata:

	Sanità.	Interrogatorio.
da 1 a 1,000 kilò. . . . . . P.	2 fr. 4. 40	P. 2 fr. 4. 40
» 1 » 3,000 » . . . . »	6 » 1. 20	
» 3 » 5,000 » . . . . »	10 » 2 —	» 5 » 1 —
» 5 » 7,000 » . . . . »	12 » 2. 40	» 7 » 1. 40
» 7 » 10,000 » . . . . »	16 » 3. 20	» 10 » 2 —
» 10 » 12,000 » . . . . »	20 » 4 —	» 20 » 4 —
» 12 » in sopra » . . . . »	24 » 4. 80	

SAMARANG. — Città importante dell'isola di Giava, nella Malesia olandese, tra BATAVIA e SURABAYA (V.), a 6° 53′ lat. S. e 108° 14′ long. E. — 38,000 ab. — Il porto, benchè di difficile accesso, ha un movimento annuo di circa 800 grosse navi, metà all'entrata e metà all'uscita. — Il valore totale degli scambi ammonta a 20 o 30 milioni di fiorini (il fiorino = L. 2. 12 c.). — Nell'importazione i più rilevanti articoli sono i cotoni, stoffe di cotone, di lana, di seta, panni, coperte, *chitz* o tele stampate di Batavia, metalli d'Inghilterra e di Svezia, vetri, porcellane e stoviglie, pietre preziose, burro, formaggi, salumi, acquavite, ginepro, vini, ecc. — Fra le esportazioni, primeggiano: zucchero, caffè, riso, tabacco, pepe, corna di buffalo e di bue, indaco, cocciniglia, droghe, ecc.

SAMSUM. — Porto della Turchia asiatica, sul mar Nero, non lungi da Trebisonda, centro del transito all'Anatolia. — Cattivo ancoraggio. — Nelle vicinanze si raccoglie ottimo tabacco; vi sono miniere di rame; e tutti gli elementi di una grande prosperità economica, suscettibili di essere usufruttati, se quella contrada fosse in potere di un governo civile.

SAN BLAS. — Porto messicano, nello Stato di Xalisco, a 21° 32′ lat. N. e 109° 50′ long. O., sull'Oceano Pacifico. — L'importanza di questo porto è maggiore di quella di Acapulco, minore di qnella di Mazatlan. — Importazione di manifatture e di mercurio per la lavorazione delle miniere d'argento; esportazione di riso, zucchero, caffè, ecc.

SAN CARLOS DE ANCUD. — Detto anche semplicemente Ancud, porto del Chilì, nell'isola di Chiloe. — Sonvi immense foreste appena esplorate e che potrebbero dare ottimo e copioso legname da costruzione.

SAN BRIEUX (*Saint-Brieux*). — C. l. del dipart. delle Coste del Nord in Francia, a 48° 31′ lat. N. e 5° 4′ long. O. — 15,000 ab. — Filande di cotone, fabbriche di tessuti di lana, di bottoni d'oro, di rosarii, di liquori, birrerie, cartiere, concerie. Commercio di grani, legumi, sego, burro, bestiami, miele.

SAN DIONIGI (*Saint Denis*). — C. l. della colonia francese della Riunione, detta un tempo l'isola Borbone, una delle Mascarenhas, nell'Oceano Indiano, a 20° 51′ 43″ lat. S., e 53° 9′ 52″ long. E. — È uno dei miseri avanzi delle colonie francesi fondate in quei paraggi dal prode ed infelice La Bourdonnais. — Le esportazioni nel 1859 furono: zucchero (chilogr. 62,596,309); caffè (chil. 200,178); garofano (chil. 25,152); noce moscata (chil. 2,495); macis (chil. 220); vainiglia (chil. 3,617); cereali (chil. 160,636); rum (litri 95,969). — Quando la Francia fu costretta dalla nobile iniziativa dell'Inghilterra a liberare gli schiavi, si disse da certe Cassandre di mal augurio che la produzione dello zucchero avrebbe avuto a soffrire di quel ben augurato provvedimento. Il fatto però non confermò la trista profezia: l'esportazione dello zucchero, che, come vedemmo, superò nel 1859 i 62 milioni di chilogrammi, non era che di 22 milioni in media annuale dal 1845 al 1849.

SAN DOMINGO. — Città importantissima dell'isola omon. o di Haiti, a 18° 29′ lat. N. e 72° 20′ long. O., alla foce dell'Ozama. Fu già della Spagna, poi capitale della Rep. Domenicana, quindi nel 1861 tornò all'antica metropoli. — Porto vasto e sicuro. — I due principali prodotti d'esportazione sono il tabacco ed il mogane. — Il tabacco è imballato in suroni d'un quintale l'uno: il quintale consta di 16 a 20 *manojos* per le prime qualità. — La quantità media d'esportazione annua è dai 40 ai 50,000 suroni; le esportazioni cominciano in giugno e finiscono in dicembre. — Le precipue esportaz. nel 1856 furono: tabacco lire ital. 3,486,000; mogane, 1,923,000; rame, 324,000; cera, 149,000; legno giallo, 131,000. — Il movimento nautico di quel porto fu nell'anno medesimo, di 205 navi e tonn. 24,280. — MONETA: *piastra fuerte* = L. 5. 25. — PESI: *quintale* = 45,400 chilogr.; *arroba* = 11,351 chil.; *libbra* = 0,454 chil.; *oncia* = 0,0283 chil.; *tonnellata* = 908 chil. — MISURE *lineari: piede* = 0,305 m.; *pollice* = 0,00254 m.; *jarda* = 0,091438 m.; *di capacità: gallone* = 4,543 litri.

SANDWICH. — Regno dell'Oceania, formato di un arcipelago (detto anche di *Hawai)*, che è il più settentrionale della Polinesia, tra 157° 161° long. O., e 17° 23° lat. N. — Le principali sue isole sono Hawai (dove perì il celebre Cook), Uohau, Mooui, Atui, Morotoi, Onihu, Ranai. — Superficie 15,563 chilom. quadr. — Popolaz. 70,000 ab. — Cap. Karakakua. — Vi regna il dolce clima delle Antille, con meno uragani. — Suolo fertilissimo. — È la contrada oceanica abitata e governata da indigeni che meglio abbia imitato la civiltà europea.

SAN GALLO. — Cap. del cantone svizzero omonimo, in una valle sulla Steinach, non lungi dal lago di Costanza. — 13,000 ab. — Il viaggiatore che entra in quella piccola ma graziosa città, non tarda ad osservare i segni dell'attiva industria, dell'agiatezza e della civiltà che vi regnano. — Essa ha presso ad una ventina di filande di cotone, e quattro fabbriche di tessuti; celebratissimi sono i pizzi di San Gallo non che i ricami. Sonvi parecchi stabilimenti per imbiancare, tingere e stampare stoffe; fabbriche di tele di lino, cartiere, stabilimenti me-

tallurgici, fonderie, concerie. Grande è l'esportazione dei prodotti di tutte queste industrie, specialmente per Germania, Francia, Inghilterra, Levante. Posta dalla rete ferroviaria svizzera in comunicazione diretta con Coira e con l'Italia, San Gallo ha inoltre un attivo transito, il quale deve crescere a mille doppi quando si operi il tanto desiderato taglio delle Alpi Elvetiche nel Lucomagno. Vi è eziandio molto sviluppato il credito, la cui più importante istituzione è la *Banca di San Gallo*, fondata nel 1837. — L'uso locale per cambiali è di 15 giorni dall'accettazione, con sei giorni di grazia per le tratte non pagabili a vista.

SAN GIOVANNI (*Saint John's*). — Cap. dell'isola e colonia di Terra Nuova (*Newfoundland*), sulla costa S. E., a 47° 46′ lat. N. e 56° 2′ long. O. — Porto vasto e profondo. — La popolazione totale dell'isola è di 130,000 ab.; quella di S. Giovanni, di 22,000. — Precipua industria è la pesca del merluzzo, a cui in questi ultimi anni venne ad aggiungersi la proficua caccia della foca. — Ecco il movimento commerciale degli anni sottoindicati:

		Importazioni.	Esportazioni.
1827-31.	L. st.	806,000.	727,000
1832-36.	»	667,000.	729,000
1837-41.	»	739,000.	910,000
1842-46.	»	784,000.	885,000
1852.	»	795,758.	965,772
1853.	»	912,095.	1,170,593
1954.	»	964,527.	1,019,572
1855.	»	1,152,804.	1,142,212

Oltre alla pesca principale succennata, vi si esercitano con profitto quelle ancora del salmone e dell'aringa.

SAN GIOVANNI D'ACRI. — Città della Siria, sul Mediterraneo a 32° 46′ long. E. e 32° 55′ lat. N. — 8,000 ab. — I principali prodotti di esportazione sono olio d'oliva, olio di sesamo, cotone, legname da costruzione (V. Beirut e Caiffa).

SAN GIOVANNI DI PORTO RICCO. — Cap. dell'isola omonima, una delle più belle fra le Grandi Antille, a 18° 29′ 10″ lat. N., e 68° 28′ long. O. — Quest'isola, dipendenza della Spagna, giace fra 17° 55′ e 18° 30′ lat. N. e 68° 69° 40′ long. O. — Pop. 600,000 ab., dei quali $^1/_{10}$ schiavi. Fecondissimo il suolo potrebbe con un po' più di attività e d'intelligenza nei lavori, decuplicare i suoi prodotti attuali. — I precipui fra questi sono lo zucchero ed il caffè; se ne esportano inoltre tabacco, cuoi, legnami, cotone, frutta, viveri, rum. — Le principali piazze commerciali dell'isola sono, dopo S. Giovanni, *Arecibo*, *Mayagnez*, *Ponce* e *Guayama*; secondarie sono: *Aguadilla*, *Guayanilla*, *Numacao*, *Fajordo*, *Naguabo* e *Cabarojo*. — Il commercio generale fu:

		1857.	1858.
Importazione . .	L. it.	43,194,000.	40,264,000
Esportazione . .	»	23,919,000.	28,929,000
Totale . .	L. it.	67,113,000.	69,193,000

Per le misure, pesi ecc. V. Habana.

SAN JOSÉ DE GUATEMALA. — Porto dell'America Centrale, sul Pacifico; cattivo ancoraggio, approdo difficile e pericoloso. Ha però una certa importanza e molta più sembra doverne assumere in avvenire pel transito interoceanico.

SAN JUAN DEL NORTE, o SAN JUAN DE NICARAGUA. — Città e porto dell'America centrale, alla foce del fiume San Juan, che esce dal lago di Nicaragua, e sbocca nel golfo del Messico. — Nel progetto della canalizzazione dell'Istmo di Panama, è designata come il punto più orientale del canale, mentre Salinas sul Pacifico ne sarebbe lo sbocco occidentale.

SAN JUAN DEL SUD. — (V. Realejo).

SAN JUAN DE PORTO RICO. — (V. San Giovanni di Porto Ricco).

SAN LO. — C. l. del dipartim. della Manica, sulla riva destra della Vize, a 49° 6′ lat. N. e 3° 25′ long. O. — 10,000 ab. — Ha fabbriche di panni, di tessuti di cotone e di nastri di filo, filande di lana, di cotone, fabbriche di coltelli e di caldaie.

SAN LUCAR DE BARRAMEDA. — Città marittima dell'Andalusia in Ispagna, sulla sinistra riva del Guadalquivir. — 18,000 ab. — Porto di 3.ª classe. — In vicinanza sono notevoli saline, estrazioni di soda e buone pescagioni.

SAN LUIGI. — Città del Missuri negli Stati Uniti. — 170,000 ab. — Sulla riva dritta del Mississippi, e presso al centro delle principali vie navigabili della settentrionale America, gode grande prosperità. — Oltre all'essere un vasto emporio del commercio interno, San Luigi fa un cospicuo traffico esteriore per oltre 5,000,000 di fr. annui.

SAN LUIGI. — C. l. della colonia francese del Senegal, sulla costa occidentale dell'Africa, a 16° 0′ 48″ lat. N., e 19° 33′ 6″ long. O., in un'isola del fiume omonimo. — Difficilissimo e pericoloso è l'accesso alle foci del Senegal. Un tempo San Luigi era uno dei massimi centri della tratta dei negri: ora il suo commercio versa principalmente sull'oro, sull'avorio, sulla gomma e sull'arachidero pistacchio di terra.

SAN MALO'. — Città marittima di Francia, nel dipartim. d'Ille-et-Vilaine, a 4° 21′ 66″ long. O., e 48° 39′ 3″ lat. N. — 11,000 ab. — Il movimento di quel porto nel 1860 fu di 1,367 navi, di 80,768 tonn. di stazza, all'entrata, e di 1,402 navi, di 85,355 tonnellate di stazza, all'uscita. — Gli armamenti di San Malò hanno per precipuo oggetto la pesca di Terra Nuova, il traffico delle Indie ed il cabotaggio.

SAN MARTINO DI RE. — Città marittima del dipartimento francese della Charente-Inferieure, a 48° 12′ lat. N., e 3° 42′ long. O., nell'isola di Re. — Notevole movimento di cabotaggio, che nel 1859 fu di 1,563 navi per 41,244 tonn. all'entrata, e di 1,782 navi per 50,738 tonn. all'uscita.

SAN NAZARO. — Porto del dipart. della Loira in Francia, a 47° 16′ 18″ lat. N., e 4° 32′ long. O., alla foce della Loira. — Benchè aperto da soli 4 anni, nel 1860 quel porto ha ricevuto un totale di 822 navi, portanti 142,951 tonn., e spedito 793 navi di 130,327 tonnellate.

SAN PIETROBORGO. — (V. Pietroborgo).

SAN PIETRO E MIQUELON. — Fattoria francese nell'Oceano Atlantico settentrionale, a S. di Terra Nuova, composto di due isole: San Pietro, a 46° 46′ 46″ lat. N., e 58° 27′ 15″ long. O., e Miquelon, a 45° 4′ lat. N., e 58° 40′ long. O. — La stagione della pesca dura dal 15 marzo al 15 novembre. — Il movimento marittimo a cui questa grande industria dà luogo, fu come segue:

Anni.	Navi.	Tonnellate.	Equipaggi.
1827-36.	427.	51,985.	10,685
1837-46.	501.	63,575.	12,445
1847-56.	473.	62,844.	13,066
1857.	490.	65,033.	11,782
1858.	570.	77,150.	15,770
1859.	601.	82,265.	16,422

SAN PIETRO MARTINICA. — Città dell'isola Martinica, una delle Antille francesi. — Il movimento generale delle importazioni ed esportazioni di questa colonia nel 1857 fu, di 47,267,000 franchi, di cui 27,607,000 fr. in prodotti del paese spediti alla metropoli, e 6,792,000 in scambii esteri.

SAN PIETRO PORTO o TOWN. — Cap. dell'isola di Guernesey, una delle isolette Normanne, nella Manica, appartenenti alla Gran Bretagna. — Buon porto, e commercio abbastanza attivo, specialmente pel cabotaggio.

SAN QUINTINO. — Importantissima città francese, nel dipartimento dell'Aisne, sulla destra riva della Somma, a 49° 50′ lat. N., e 0° 57′ long. E. — 28,000 ab. — La sua grande industria la fece nomare *la Manchester francese*. Numerose filande di cotone e di lana, fabbriche di svariati tessuti di queste due materie e di seta, fabbriche di ricami, pizzi e tulli, stabilimenti metallurgici, sono sparsi nel distretto ed impiegano circa 127,000 operai, dando luogo ad una massa annuale di transazioni di circa 82 milioni di franchi.

SAN SALVADOR. — (V. BAHIA).

SAN SALVADOR. — Cap. dell'omonimo Stato nell'America Centrale, sul Jiquilisco. — 50,000 ab. — Il suolo di quello Stato è fertilissimo; ha miniere d'oro, d'argento, di ferro; produce indaco, la cui annua raccolta è di 1,200,000 libbre nelle buone annate. Il prezzo varia da L. it. 2. 5 a L. it. 5. 65. Di superiore qualità è pure il caffè, che vendesi a L. 60 il quintale. Se ne estrae pure salsapariglia, cocciniglia, balsamo peruviano, vainiglia, gomma elastica. — I tre porti principali sono: Libertad, Acatjutela, la Union. Il movimento commerciale del Salvador fu nel 1859:

Importazioni.	piastre	1,306,000.	fr.	6,530,000
Esportazioni.	»	1,992,000.	»	9,960,000
Totali. .	piastre	3,298,000.	fr.	16,490,000

MONETE: *piastra* = L. 5. 40; *real* = L. 0. 675; *centesimo* = L. 0. 054. — PESI: *quintal* = 46 chilog.; *arroba* = 11 chil.; *libbra* = 0,460 chil.; *oncia* = 0,02875 chil. — MISURE: *vara* = 0,840 m.; *piede* = 0,280 m.

SAN SEBASTIANO. — Porto spagnuolo nella prov. di Guipuzcoa, a 43° 19′ 17″ lat. N. e 4° 2′ 52″ long. O. — Cattiva rada. — Commercio attivo sopratutto per l'importazione di tessuti di lana, seta e cotone di Francia e d'Inghilterra, zucchero di Cuba, frumento d'Inghilterra, granturco degli Stati Uniti, caccao del Venezuela; e per l'esportazione di farine, ferro, vini e liquirizia.

SANTA CATERINA. — Città del Brasile, con ottimo porto, sull'isola omonima, tra 27° 22′ e 27° 52′ lat. S., e 50° 48′ e 51° 3′ long. O. — Vi sono parecchie colonie tedesche nascenti e prospere.

SANTA CROCE. — Isola delle Antille danesi, c. l. Christiansteed, a 17° 46′ lat. N. e 67° 10′ long. O. — Esporta zucchero, rum in quantità enormi.

SANTA CROCE DI TENERIFFA. — Cap. dell'isola di Teneriffa, la principale delle Canarie, a 28° 27′ 57″ lat. N. e 18° 35′ 8″ long. O. — Cattivo ancoraggio pei venti che vi dominano, specialmente in novembre e dicembre. — Popol. dell'arcipelago 200,000 ab., dell'isola 80,000, della città 7,000. — Appartiene alla Spagna. — Esporta vini, fra i quali la vidogna e la malvasia sono i più riputati; mandorle, olio di ricino, soda naturale, castagne, patate, cipolle, frutta, cocciniglia, cereali, ecc. — La pesca è pure molto fruttuosa, ed occupa circa 1,500 marinai, che montano da 50 a 60 barche.

SANTA CROCE DELLA PALMA. — Piccola città marittima dell'isola di Palma, una delle Canarie, a 28° 40′ 2″ lat. N. e 20° 3′ 54″ long. O. — Ottima baia, sebbene alquanto battuta dal S. E.

SANTA FÈ. — Città dell'omonimo Stato nella Confederazione Argentina, a N. del Buenos Aires, ad O. dell'Entre-Rios, a 31° 40′ lat. S. Il principale porto dello Stato è Rosario (V.).

SANTA FÈ DE BOGOTA. — (V. Bogota).

SANTA MARIA DELLE MINIERE. — In tedesco *Markirch*, o *Mariakirch*, città del dipartim. nell'Alto Reno, in Francia, notevole per la sua industria in lane, cotoni, seta mista, damaschi, fazzoletti d'ogni genere.

SANTA MARIA DI MADAGASCAR. — Piccola città e colonia francese, nell'isola omonima, nell'Oceano Indiano, a 17° 0′ 0″ lat. S. e 47° 34′ 30″ long. E., presso la grand'isola di Madagascar. — Buono scalo pei bastimenti bisognosi d'acqua potabile; ricca di ottimo legname da costruzione. Vi si è iniziata la coltivazione della canna da zucchero.

SANTA MARTA. — Città e porto della Confederazione Granatina, nello Stato di Maddalena, sul mare delle Antille, a 11° 19′ 34″ lat. N. e 76° 28′ long. O. — Calore eccessivo; comodo e buon porto, esportaz. di zucchero, cotone, granturco, tabacco, vainiglia, legno del Brasile, *pulque* ossia vino di palma, ed albero-sapone.

SANTANDER. — Città della Vecchia Castiglia ed uno dei più frequentati porti della costa settentrionale di Spagna, a 43° 28′ 20″ lat. N. e 6° 2′ 15″ long. O. — 20,000 ab. — Le importazioni marittime ammontano ad oltre 50 milioni di franchi. — Importanti sono le miniere vicine di calamina, rame, ferro.

SANT' ELENA. — (V. James Town).

SAN THOMAS. — Porto del Guatemala, sull'Atlantico, nell'America centrale, sulla baia di Honduras. Esso è uno dei più importanti e belli ancoraggi del Nuovo Mondo; ma lo stato poco prospero e poco tranquillo del paese fa sì che sia finora poco frequentato. — Nel 1843 il Belgio vi tentò una colonia, ma sino al presente con poco successo. L'apertura dell'Istmo di Panama darebbe la vita a questo come agli altri paesi della centrale America.

SANTIAGO. — Cap. della Repubblica del Chili, tra due catene della Cordigliera, sul torrente Mapacho, a 33° 26' 27" lat. S. e 72° 55' 30" long. O. — 100,000 ab. — Importantissima come centro politico, intellettuale, amministrativo del paese, essa non ha, commercialmente parlando, che l'importanza di un forte centro di consumo. In tutto il meccanismo degli scambi Valparaiso (V.) ha la palma. — Alle notizie da noi date nell'accennato articolo ed in quello consacrato al Chili (V.), aggiungeremo ora le seguenti.

Il commercio esteriore di questa repubblica fece i seguenti progressi:

Anni.		Importazioni.	Esportazioni.	Prodotto dogan.
1844	piastre	8,396,674.	4,881,561.	—
1845	»	9,104,764.	5,623,681.	—
1846	»	10,149,136.	6,340,384.	2,076,608
1847	»	10,068,849.	7,021,334.	2,103,065
1848	»	8,601,557.	7,237,469.	1,940,539
1849	»	10,722,719.	9,424,220.	2,323,678
1850	»	11,788,193.	11,392,452.	2,627,442
1851	»	15,884,972.	9,666,354.	2,729,506
1852	»	15,347,332.	12,216.486.	3,465,038
1853	»	11,553,696.	11,230,843.	3,358,540
1854	»	17,428,299.	13,278,416.	3,713,315
1855	»	18,433,287.	19,180,589.	3,764,523
1856	»	19,804,041.	18,159,522.	4,157,298
1857	»	20,196,958.	19,718,150.	4,029,341
1858	»	18,186,292.	18,335,432.	3,484,617
1859	»	18,395,654.	19,559,254.	3,968,945

Una metà all'incirca del commercio del Chili si fa con la sola Inghilterra. Si riparti nel 1859 nel modo seguente:

		Importazioni.	Esportazioni.	Totale.
Inghilterra e Colonie . .	piastre	6,104,256.	9,955,869.	16,060,125
Francia e Colonie	»	3,596,097.	1,252,432.	4,848,529
Stati Uniti	»	1,927,984.	2,418,283.	4,346,267
Perù	»	598,939.	3,204,915.	3,803,854
Germania	»	1,349,151.	558,599.	1,907,750
Brasile.	»	1,068,169.	452,340.	1,460,509
Repubblica Argentina. .	»	1,263,615.	122,889.	1,386,504
A riportare. .	piastre	15,908,211.	17,965,327.	33,813,538

		Importazioni.	Esportazioni.	Totale.
Riporto.	piastre	15,908,211.	17,965,327.	33,813,538
Nuova Granata	»	760,860.	148,407.	909,207
Belgio	»	608,297.	—	608,297
Bolivia	»	27,330.	523,948.	551,278
Australia	»	24,469.	272,696.	297,165
America Centrale	»	270,615.	21,652.	292,267
Cina	»	193,550.	—	193,550
Olanda e Colonie	»	185,066.	—	185,066
Spagna e Colonie	»	173,602.	—	173,602
Equatore	»	89,488.	59,004.	148,492
California	»	—	102,735.	102,735
Stati Sardi	»	99,095.	—	99,095
Messico	»	86,292.	—	86,292
Polinesia	»	27,518.	47,684.	75,202
Altri paesi	»	1,324.	417,801.	419,125
Totali	piastre	18,395,654.	19,559,254.	37,954,908

I principali articoli d'esportazione (più della metà della somma totale) sono l'argento ed il rame. Vengono quindi: cereali, farine, fagiuoli, cuoi, lane, carne secca. — Le importazioni consistono in manifatture d'ogni genere.

MISURE *lineari: vara* = 0,836 m.; *piè* = 0,279 m.; *pulgada* = 0,02322 m.; *linea* = 0,001935 m. — *Di capacità: arroba* = 0,35552 lit.; *fanega* = 96,99 lit.; *almud* = 8,033. — PESI: *quintal* = 46,0090 chilog.; *arroba* = 11,5025 chil.; *saco* (farine) = 78,5620 chil.; *cajon* (minerali) = 2944,640 chil.; *libra* = 0,46009 chil.; *onza* = 28,75 gr.; *adarme* = 17,97 gr.

MONETE: *piastra* = L. 5 (l'antica = L. 5. 30); il *condoro* (d'oro) vale 10 piastre. — La piastra dividesi in 100 *centavos* di rame. — Sonvi pezze da 50, 20, 10 e 5 centavos. — Sonvene anche di antiche da 25 cent. — L'antica *oncia d'oro* vale 17. 25 piastre.

SANTIAGO DI CUBA. — Antica cap. dell'isola di Cuba, porto di mare, sulla costa merid., a 19° 57′ 29″ lat. N. e 78° 23′ 0″ long. O. — 30,000 ab. — Ottimo porto. — Commercio floridissimo. Nel 1858 fu:

Importazioni	L.	12,612,000
Esportazione	»	13,256,000
Totale	L.	25,868,000

SANTORINO. — Isola e città di Grecia, nelle Cicladi. — Produce e commercia molto vino. La raccolta nelle buone annate ragguaglia 50,000 ettolitri. Il vino si vende in barili da 50 oche o 62 litri, a partite di 7 barili, cioè: 434 litri. Si calcolano 10 barili per 1 tonnellata di stazza. — Il commercio totale dell'isola ascende a circa 2,500,000 fr. tra esportazioni ed importazioni riunite.

SANTO STEFANO (*Saint Etienne*). — Una delle città più attivamente manifattrici di Francia, c. l. del dipart. della Loira, a 45° 26′ 9″ lat. N.

e 2° 3′ 20″ long. E. — 95,000 ab. — Le principali sue industrie sono: *fabbriche di nastri*, per oltre 600,000 chilogr. all'anno; *fabbriche d'armi*, per un annuo valore di oltre franchi 3,300,000; *chincaglierie*, per circa fr. 3,500,000 all'anno; *fabbriche di strumenti e macchine*, *estrazione del carbon fossile* ecc.

SANTOS. — Città del Brasile, a 24° 1′ lat. S. e 48° 37′ long. O. — La provincia possiede miniere d'oro, ferro, carbon fossile. — Attivo è il commercio di quella industriosa piazza.

SAN TROPEZ. — Città e porto della Francia merid. — Fa un discreto commercio con l'Italia e la Spagna. — Vi si costruiscono navi d'ogni dimensione.

SARAGOSSA. — Città dell'Aragona in Spagna, a 254 chilom. a ponente di Barcellona e a 267 chilom. N. E. da Madrid, sull'Ebro. — 60,000 ab. — Centro di tre ferrovie non ancora ultimate, che dalle mentovate città vanno alla frontiera francese. Attivo commercio di vini, acquavite, lane e pelli. Fabbriche di panni, un di famose concerie, estrazione di rame.

SARREGUEMINES. — Città del dipart. della Mosella, nella Francia orient., a 4° 43′ 48″ long. E. e 49° 6′ 42″ lat. N. — Ivi e nei dintorni sono molte e grandi fabbriche di velluti di seta, cappelli di paglia, fiammiferi, stoviglie, tabacchiere, concerie ecc.

SASSARI. — Città dell'isola di Sardegna, a 16 chilometri da Porto-Torres. — Finora è scarso il commercio, ma l'esistenza di un'ottima linea di vapori postali, le strade che si vanno aprendo nell'isola ed i progressi morali ed economici che questa va facendo, non possono che produrre un rapido incremento nell'industria e nel traffico di quella città.

SASSONIA. — Nome comune a varii Stati germanici situati tra l'Ems, l'Oder, il bacino del Danubio ed il Baltico.

I. — SASSONIA REALE. — Superficie 14,988 chilom. — Popolaz. nel 1861, 2,225,240 ab. — Cap. DRESDA (V. anche LIPSIA e CHEMNITZ). — Finanze: bilancio del 1863, talleri 12,356,352 (il tallero = L. 3. 75). Debito pubblico, in capitale tall. 63,132,333.

II. — SASSONIA ALTEMBURGO. — Superficie 1,327 chilom. q. — Popolazione 137,162 ab. — Cap. omonima.

III. — SASSONIA COBURGO GOTA. — Superficie 2,003 chilom. q. — Popolazione 159,431 ab. — Cap. Coburgo.

IV. — SASSONIA MEININGEN. — Superficie 2,512 chilom. q. — Popolazione 172,341 ab. — Cap. Meiningen.

V. — SASSONIA WEIMAR EISENACH. — Superficie 3,630 chilom. q. — Popolaz. 273,352 ab. — Cap. Weimar.

SAUMUR. — Città francese del dipart. di Maine-et-Loire. — Fabbriche di tele, fazzoletti, nastri, stringhe ecc.

SAVANNAH. — Città della Georgia, negli Stati Uniti d'America, sulla riva merid. del fiume omonimo, a 18 miglia dalla foce nell'Atlantico. — Gran centro, prima della guerra, dell'esportazione del cotone, la quale nel 1851 saliva a 317,434 balle di 400 libbre, e nel 1852 a 353,068 balle. Notabile pure è l'esport. del riso e quella del legname.

SAVONA. — Città di Liguria, a 37 chilom. S. O. da Genova. — Fa un attivo commercio, che crescerà senza dubbio quando sia compiuta la ferrovia che dee congiungerla a Torino, massime se verrà migliorato il suo porto. — L'industria produce armi, seterie, vetriolo, stoviglie, saponi ecc.

SCHWITZ. — C. l. dell'omon. cantone in Isvizzera. — Esportazione di bestiame, formaggio, burro, pelli, legnami, kirschwasser, ecc. filande meccaniche di cotone e filugella, e fabbriche di tessuti di cotone, lana e seta.

SCIAFFUSA. — C. l. dell'omon. cantone svizzero, sulla destra riva del Reno. Città industre e trafficante, specialmente pel transito fra la Germania meridionale, la Svizzera e la Francia. — Esportazione di vini rossi del luogo. — Filande di cotone, stabilimenti metallurgici.

SCIANGAI. — V. SHANGHAI.

SCIO o CHIO. — Scalo del Levante, nell'isola omonima, a 38° 24′ lat. N. e 23° 48′ long. E.; la città fu costrutta dai Genovesi, che dominarono a lungo l'isola. — Produce mastice di lentisco, seta, frutta, vino e cotone.

SCHELESTADT. — Città del dipart. del Basso Reno in Francia: fabbriche di berrette di cotone, di ovatte, di stoviglie ecc.

SCUTARI. — Città della Turchia europea, 18 chil. lungi dal mare Adriatico, col quale comunica per mezzo della Boyana. È un emporio importante pel commercio con la Romelia, la Servia, l'Albania ecc. Esporta lane, sete, pelli di cordovan, di pecora, d'agnello, di lepre, olii, cera, grane di lino, legni da tinta, peli di cammello. Il valore totale annuo di queste estrazioni è di 2 a 3 milioni di fr. — Quello delle importazioni ammonta a 9 o 10 milioni, e consistono specialmente in cotoni filati, tessuti di lana e di cotone, berretti fez, velluti, tele crude, coloniali, metalli grezzi e lavorati, pelli, saponi ecc. — I bachicoltori italiani dal 1854 in poi hanno fatto notevoli acquisti di seme di bachi d'Albania a Scutari.

SEDAN. — Importante città di Francia nel dipart. delle Ardenne, a 2° 36′ 40″ long. E. e 49° 42′ 6″ lat. N. — 18,000 ab. — Celebre per la fabbricazione dei panni, nella quale è investito un capitale fisso di circa 80 milioni di franchi. La massa degli affari che si opera sopra 18 o 20 milioni di fr., e richiede un capitale circolante pressochè eguale a questa somma, pone annualmente sul mercato da 28 a 30,000 pezze di panni neri, casimiri ecc. Trenta o quaranta filande, stabilite sui vicini corsi d'acqua, preparano nelle condizioni più economiche possibili la lana proveniente di Francia, dal Belgio o dalla Germania. Tintorie, concerie, vasti stabilimenti per la tessitura. — Importante vi è pure l'industria metallurgica.

SEDHIU'. — Fattoria francese nella Senegambia, sulla riva destra della Casamance, a 100 miglia dalla sua foce. L'articolo principale di esportazione è l'arachide.

SEMLINO. — Città della frontiera militare del Banato, in faccia a Belgrado, da cui la separa la Sava. È uno dei principali emporii del commercio fra l'Austria e la Turchia europea.

SEMIPALATINSK. — Città della Russia asiatica, sull'Irtisch, a 50° 24′ lat. N. e 77° 56′ long. E. — Fa un commercio per carovane con le città della Cina occidentale, Kuldja e Tchugutchak. — Dalla Cina vi si importano tè, tessuti di cotone, minute mercerie, e da Semipalatinsk si esportano per la Cina *yufti* (cuoi di Russia), panni, sandalo, utensili di ghisa, ferro, acciaio e rame, specchi ecc.

SERÈS. — Dopo Salonicco (V.), il porto più importante della Macedonia, nella Turchia europea. — Se ne esportano cereali, seta e cotone; e vi si importano tessuti e manifatture. — Ogni anno, il 24 febbraio gran fiera, a cui affluiscono mercanti da tutta la Romelia.

SEYDA, SAIDA o SEIDA. — Città marittima della Siria, nella Turchia asiatica, a 33° 34′ 5″ lat. N. e 32° 2′ 25″ long. E. — È l'antica Sidone, così celebre nell'epoca della florida Fenicia. — Esportazione di olio, orzo e sesamo.

SFAKES o SFAX. — Città marittima del Tunisino, sul Mediterraneo, a 34° 45′ lat. N. e 80° 18′ long. E. — Esportazione di lane, olii, mandorle, datteri, pistacchi, fichi, uve secche, spugne, soda, ossa, tessuti di lana e di cotone. — Dall'Italia vi si importano vini (massime di Sicilia), legno di noce, ceppi di fucile, cerchi di botte, ferri vecchi, stoviglie di Savona e di Pati; abiti fatti; cappelli di paglia di Livorno; seterie e mode di Palermo. — Da Malta, tessuti vari di cotone, tela da imballaggione e da vele, chincaglierie, droghe, stoviglie, vetri, liquori, salumi ecc. — Dalla Turchia, tappeti, stuoie, pimento, alizari, noce di galla, salnitro, aranci, limoni, lino, riso, piselli, lenti ecc.

SHANGHAI. — Città e porto cinese, nella provincia di Kiang-su, a 31° 16′ lat. N. e 119° 12′ long. E. — 200,000 ab. — Il territorio produce in copia riso, grano, orzo, sorgo, igname, *urtica nivea*, indaco, alberi da frutto, legumi, cotone eccellente. — Immenso è il commercio di quel porto, e presenta un movimento annuo di quasi 800 milioni di nostre lire. — Circa 600 navi di grossa portata vi entrano ogni anno, un terzo delle quali sono inglesi. Il tonnellaggio totale è di 210,000 tonnellate circa. Sonvi inoltre 1,800 giunche appartenenti alla piazza, le quali fanno il grande e piccolo cabotaggio, e rappresentano circa 320,000 tonnellate di stazza. A tutto ciò fa d'uopo aggiungere un 7,000 giunche (rappresentanti oltre a 300,000 tonn.) di Formosa, di Canton ed altre; talchè in ultima analisi il movimento totale del porto ragguaglia tra entrate ed uscite. ben 1,700,000 tonn. Ecco ora una tabella del movimento commerciale:

Commercio sotto bandiera Inglese.

		Importazioni.	Esportazioni.
1844	piastre [1]	2,521,500.	2,360,200
1845	»	5,194,600.	6,043,640
1847	»	4,311,500.	6,725,800

[1] La piastra = L. 5 42 cent.

		Importazioni.	Esportazioni
1849	piastre	4,412,900.	6,513,900
1851	»	4,564,500.	11,598,200
1853	»	3,939,900.	13,344,900
1855	»	3,497,900.	19,963,800
1856	»	6,162,400.	25,803,700
1858	tael (1)	10,850,200.	23,524,600
1859	»	20,635,000.	36,671,000

Commercio sotto altre bandiere.

1845	lire sterl.	1,224,000.	1,347,000
1846	»	256,000.	174,000
1847	»	111,000.	116,000
1854	»	798,000.	2,130,000
1856	»	853,700.	992,000
1858	»	2,518,200.	2,189,000

Le importazioni precipue a Shanghai sono: tessuti di cotone e di lana, nastri di seta, piombo, ferro, stagno, chincaglierie, carbone, allume, nidi di rondine esculenta, badiana, indaco, riso, zucchero, rotin, legno di sandalo, campeggio, sapan, tabacco, pepe, legname da costruzione, oppio ecc. Esse possono dividersi in quattro grandi categorie, il cui valore nel 1859 fu come segue:

Merci d'Europa, d'America, cioè:

Tessuti di cotone	L. st.	1,326,330
Id. di lana	»	239,500
Articoli grezzi e manufatti	»	352,100
Merci di Cina e dell'arcipelago indiano.	»	1,092,600

L'importazione dell'oppio nel 1859 fu di 125 milioni di L. italiane.

Le esportazioni da Shanghai sono: tè nero, tè verde, sete grezze e filate, bozzoli, borra di seta, nanchini, lane e pelo, allume, porcellane e stoviglie, cotone, rabarbaro, vermicelli, ventagli, fili d'oro, medicinali ecc.

Shanghai è il principale mercato cinese per le sete e pei tè. L'esportazione serica si è già alzata in un anno a 100,000 balle, ossia chilogr. 4,300,000, di un valore in Europa di più che 250 milioni di L. it.

Ma il traffico di Shanghai ha in questi ultimi anni molto sofferto per l'insurrezione che agita e desola l'impero.

La Compagnia peninsulare ed orientale inglese ha stabilito un servizio di navigazione a vapore da Southampton a Hong-kong, con partenze dalla prima città il 4 ed il 20 d'ogni mese; e da Hong-kong sonvi pure due partenze mensili per Shanghai, due giorni dopo l'arrivo del piroscafo. — Nell'utilissima guida intitolata: *The Chinese Commercial Guide* (1856), a pag. 250 e seg., il negoziante trova le istruzioni necessarie intorno agli usi locali così di Shanghai, come degli altri porti

(1) Il tael = L. 8. 10 cent.

cinesi. — Sui pesi, sullo monete, misure ecc. dell'impero cinese in generale e dei vari suoi porti, può consultarsi l'eccellente art. *Pe-king* del *Dictionnaire Universel du Commerce et de la Navigation*. Noi ci limiteremo ai cenni seguenti speciali per Shanghai.

Misure *lineari*: *tsong-ming-i-tchi*, o *wai-tchi*, poi costruttori navali e pel legname = 0,398 m. a 0,396 m.; *hae-kuan-tchi*, o *kin-thsun-tchi*, per la dogana = 0,3581 m.; *shang-haï-i-tsai-tchi*, pei sarti, mercanti di tessuti ecc. = 0,356 m. a 0,352 m.; *fo-hien-i-tchi*, o *pa-thsun-tchi*, per bottegai ecc. = 0,319 m. a 0,318 m.; *lu-pan-tchi*, o *mu-tsiang-tchi*, o *tsi-tsun-tchi*, per cordai, muratori ecc. = 0,281 m. a 0,277 m. — *Di capacità*: *teon* = 1,036 lit.; *ching* = 1,055 lit.

Pesi: *chi* = 72,568 chil.; *tan* o *picul* = 60,473 chil.; *kin* o *catty* = 604,7330 gr.; *liang* o *tael* = 37,7958 gr.; *tsien* o *mace* = 3,7795 gr.; *fen* o *candareen* = 0,3779 gr.; *li* o *cash* = 0,0378 gr.

Monete. — I cinesi non hanno che una sola moneta di rame portante una impronta officiale, ed è il *tsien*, che gli stranieri con voce inglese chiamano *cash*: chiamasi anche sapeca. È impossibile darne il valore preciso, variando esso da un luogo all'altro, da un'epoca all'altra e da una emissione all'altra. — Usansi nel gran commercio i pagamenti in verghe metalliche, in piastre di Spagna, del Chilì, del Messico, del Perù. A Shanghai nel novembre 1859 la piastra messicana valeva 6 fr. 30 cent. — Ma la moneta di conto dei Cinesi non è nè la moneta di rame indigena, nè la moneta fina straniera, ma è invece una unità di peso che rappresenta lo stesso peso di argento fino. Essa è il *liang* o *tael*, di cui abbiamo sopra dato l'equivalenza in peso nostro: 1 *liang* si divide in 10 *tsien* = 100 *fen* = 1,000 *li*. — Ecco la media dei Cambii a Shanghai negli ultimi dieci anni con Londra [1]:

	Carta su Londra a 6 mesi vista.	Carta sull'India a 3 g. vista.
1849	1 piastra = 4 scell. 5 1/2	100 piastre = 229 rupie
1850	1 » = 4 » 9 —	100 » = 229 »
1851	1 » = 4 » 11 —	100 » = 229 »
1852	1 » = 4 » 10 1/2	100 » = 229 »
1853	1 » = 6 » 2 —	100 » = 229 »
1854	1 » = 6 » 3 —	100 » = 229 »
1855	1 » = 6 » 5 1/2	100 » = 229 »
1856	1 tael = 7 » 1 —	100 tael = 300 »
1857	1 » = 6 » 10 —	100 » = 312 »
1858 1.° semestre	1 » = 6 » — 1/2	100 » = 289 »
1858 2.° »	1 » = 6 » 2 1/2	100 » = 298 »
1859 1.° »	1 » = 6 » 5 —	100 » = 304 »
1859 2.° »	1 » = 6 » 7 —	100 » = 315 »
1860 1.° »	1 » = 6 » 6 —	100 » = 309 »
1860 2.° »	1 » = 6 » 7 —	100 » = 317 »

[1] Il *certo* fu a Shanghai la piastra fino al 1855; dal 1856 in poi è il *tael* di cui abbiamo parlato di sopra.

SHEFFIELD. — Grande città manifattrice d'Inghilterra, nella contea d'York. — 200,000 ab. — Svariate sono le sue industrie, ma celebre sopra tutto è la coltelleria. I prodotti di questa e della chincaglieria si stimano annualmente ad oltre 50 milioni di L. it.; la maggior parte si esportano.

SIAM. — Città dell'omonimo impero, nell'India trasgangetica, a 14° 20′ 40″ lat. N. e 98° 80′ long. E. — 100,000 ab. — Il paese produce grandissima quantità di riso, zucchero, curcuma, legno di sapan, legno teck, sesamo ecc.

SILIMIA. — Città di Romelia, nella Turchia europea. — Il 10 giugno vi si apre una fiera che dura 15 giorni, ma che non ha più oggidì l'antica importanza.

SIMODA. — Città e porto del Giappone, a 34° ?8′ lat. N. e 136° 30′ 26″ long E. — Aperta agli occidentali. — Ha solo però importanza secondaria.

SINGAPORE. — Cap. dell'isola omonima, e colonia inglese all'estremità meridionale della penisola di Malacca, ad 1° 74′ 24″ lat. N. e 101° 30′ 51″ long. E. — La grandissima importanza di questa colonia dipende dalla sua posizione intermedia all'India ed ai mari di Cina e del Giappone, posizione che la rende ad un tempo lo scalo e l'emporio principale del traffico interoceanico. — 75,000 ab. — Il movimento commerciale dell'anno 1859 fu di 4,377,164 lire sterl. per l'importazione, e di 4,507,208 lire st. all'esportazione, divise come segue fra i differenti paesi:

		Importazioni.	Esportazioni.
Gran Bretagna	L. st.	1,057,224.	877,982
Stati Uniti	»	36,146.	270,118
Francia	»	6,376.	59,652
Cina	»	743,595.	801,534
Giava ed altre colonie olandesi	»	390,229.	305,804
Siam	»	139,328.	118,789
Celebe	»	116,120.	124,605
Penisola malese	»	188,356.	116,127
Borneo	»	99,238.	114,364
Sumatra	»	56,894.	49,409
India Inglese	»	919,532.	676,821

I prodotti principali nell'importazione, massime con navi inglesi, sono: fucili, polvere da sparo, birra, carbon fossile, rame, tessuti di cotone, fili di cotone, chincaglieria e coltelleria, ferro, tessuti di lino e canape, stoviglie e porcellana, vetri e cristalli. Gli articoli precipui dell'esportazione sono: canfora, rotin, caffè, guttaperca, cuoio, madreperla, noci moscate, pepe, riso, zucchero, stagno.

Il numero di bastimenti a vele quadre, entrati nel porto durante l'esercizio 1859-60, fu di 1,027. Nel 1838 non era che di 520. — La più parte non fanno che rinnovare le loro provviste per riprendere il loro viaggio, o ad oriente verso la Cina e l'Oceania, o a ponente verso l'Europa. Le navi inglesi formano d'ordinario i due terzi degli arrivi; in seconda linea vengono gli americani del Nord. — Il numero di giunche e navi asiatiche arrivate nell'esercizio 1859-60 fu di 3,019.

Quasi tutte le derrate locali vendonsi a picul; il riso ed il sale, a kayan; i grani, a sacco di 2 maund (67 chilogrammi circa); il cotone a balle; l'oppio a casse; la polvere d'oro a bunkal. — Il credito accordato per le merci d'Europa è d'ordinario di 3 mesi. I prodotti asiatici e l'oppio si vendono a contanti. — La commissione di vendita di compra è di 5 %; se le merci comprate formano carico di ritorno, contasi solo 2 ½ %. L'oppio paga 3 % di commissione. Lo star del credere è 2 ½ %. La mediazione di noleggio e di 5 %, e quella di sicurtà ½ %. — Il magazzinaggio è in ragione di una piastra al mese e per cassa d'oppio o per balla di seta e di tessuti di lana, o per barile di liquido; 50 cents per balla di cotone. Molti articoli pagano un magazzinaggio di una piastra al mese per tonnellata di 50 piedi cubi — La lingua più usitata è il malese.

MISURE, PESI e MONETE. — Il *picul*, misura di peso, si divide in 100 *cattie*, ed equivale a 133 ⅓ libbre inglesi *avoirdupois*, ossia 60 chilogr. 479/1000. — Il *coyan* di riso = 40 picul, quello di sale = 50 o 52 picul. — Il *buncal* = 2 piastre; 20 buncal fanno un *catty* d'oro. — Le stoffe del paese vendonsi a *corge* di 20 pezze. — La moneta corrente ed in cui tengonsi le scritture, è la *piastra forte*, divisa in 100 *cents*. — Il cambio su Londra a 6 mesi vista (termine abituale) si ragiona in scellini e pence: pagasi d'ordinario la piastra a 4 scellini 7 pence, o a 4 scell. 8 ½ pence.

SINIGAGLIA. — Città d'Italia, a 26 chilom. N. O. da Ancona, sull'Adriatico. — La sua fiera, che tiensi dal 20 luglio all'8 agosto, fu già una delle più importanti d'Europa; ma volse con le altre tutte in decadenza dopo che i progressi delle vie di trasporto e di comunicazione e quelli dell'organizzazione degli scambi cambiarono l'Europa intera in una gran fiera permanente. — Tutti gli effetti pagabili in fiera devono presentarsi a pagarsi il dì della scadenza prima di mezzodì, e nello stesso giorno dee farsi il protesto. Le scadenze hanno luogo il 31 luglio ed i 5, 7 ed 8 agosto.

SINOPE. — Città della Turchia asiatica, a 42° 2′ 30″ lat. N. e 32° 49′ 30″ long. E. — Buon porto. — Il movimento era maggiore prima che i piroscafi prendessero a frequentare il porto d'Ineboli, distante 8 ore di vapore, ove s'importano da Costantinopoli e si esportano per l'interno molte merci. — Tuttavia se le strade che mettono Sinope in comunicazione con l'interno si trovassero in migliore condizione, le relazioni commerciali di quella piazza prenderebbero un notevole sviluppo. — Le importazioni principali consistono in coloniali, tessuti, farina, carbon fossile; e le esportazioni, in cavalli, riso, cuoi e legname.

SIRACUSA. — Città marittima della costa orient. di Sicilia, sull'Jonio, a 37° 3′ lat. N., e 12° 55′ long. E. — 20,000 ab. — Ottimo porto. — Le produzioni principali che ne alimentano l'esportazione sono: vini, olii, cereali, legumi, grane, canape e lino, formaggi, mandorle, sal marino, pescagione.

SIVIGLIA. — La principale città d'Andalusia in Spagna, sulla sinistra riva del Guadalquivir, che le navi di 100 tonnellate possono rimontare fino ad essa, mentre le più grosse devono fermarsi alla foce del fiume, nel porto di San Lucar de Barrameda (V.). La popolazione, che nel XVI secolo fu di 400,000 ab., non è più in oggi che di 110,000. — Vi fu un tempo in cui il regime coloniale spagnuolo accordava a Siviglia il monopolio di tutto il commercio del nuovo mondo; e le sue fabbriche di panni occupavano più di 20,000 operai. Ma la decadenza generale della Spagna, e l'insabbiamento del Guadalquivir, hanno fatto esinanire quell'antica prosperità. — Il commercio di Siviglia, diretto quasi interamente con la Francia e l'Inghilterra, ammonta a circa 28 milioni di fr., di cui 15 milioni per le importazioni.

SKALA NOVA, o RUCK ADACI. — Importante scalo del Levante, sul golfo omonimo, in faccia all'isola di Samo. — Commercio attivo coll'Egitto.

SMIRNE. — (*Ismir* dei Turchi). Lo scalo principale della Turchia asiatica, sulla costa occidentale dell'Anatolia, in fondo all'omonimo golfo, a 38° 25′ 38″ lat. N. e 24° 38′ 6″ long. E. — 130,000 ab. — Il suo commercio nel 1859 ammontò a 108,807,654 fr., di cui 55,690,000 per l'importazione, e 53,117,654 per l'esport. Nel 1860 discese a 105,823,426 fr., di cui 59,663,794 per l'importazione, e 46,159,632 per l'esportazione. — I principali paesi che approvvigionano Smirne sono:

L'Inghilterra	p. L.	19,311,000
La Turchia	»	14,999,824
La Francia (Marsiglia)	»	9,306,854
L'Austria (Trieste)	»	7,028,160
Gli Stati Uniti	»	3,162,092
La Russia	»	1,166,920
L'Italia (Genova)	»	870,080
Id. (Livorno)	»	749,388
Il Belgio	»	806,522
L'Olanda	»	657,600
La Grecia	»	805,300

Il cabotaggio ha rappresentato nel 1860 un valore di 15 milioni di lire.

I principali articoli di esportazione sono: frutta, grani, grane oleose, robbia, cotoni, lane, tappeti, oppio, gomme, vallonea, noci di galla, scamonea, cuoio, pelli di montone e di capra, pelli di buffalo, di lepre, di volpe, crini e pelo, corna, sego, mignatte, miele, cera ecc.

Il movimento della navigazione fu nel 1860:

Entrate . . 872 navi a vela	. . .	per tonn.	122,600
Id. . . 622 » a vapore	. .	»	295,167
Totale 1,494 navi	. . . .	per tonn.	417,767
Uscite . . . 871 navi a vela	. . .	per tonn.	118,449
Id. . . . 682 » a vapore	. .	»	294,220
Totale 1,493 navi	. . . .	per tonn.	412,669

Cinque grandi compagnie di navigazione a vapore mantengono con Smirne e con tutto il Levante regolari relazioni, e sono: il Lloyd austriaco, le Messaggerie imperiali di Francia, assistite dalla compagnia Foccese, la Peninsulare ed Orientale inglese, la Russa di Odessa, e la compagnia Turca. — È veramente da deplorarsi che finora l'Italia, che ha tante relazioni colà e potrebbe averne di molto maggiori, non possegga una regolare linea di vaporiere con Smirne.

La commissione di vendita è di 2 a 3 %, per l'Inghilterra anche di 5 %; il del credere, 3 %; per le lettere di cambio, 1 %. La mediazione-merci è da 1 a ½ % da ambe le parti; pei cambi, di ¼ % pagabile dal compratore di lettera. — I conti tengonsi in *piastre* da 40 *paras*. I pagamenti si fanno in *beschlikt* o lire *medjidie*. Questa lira è fissata a 108 piastre pei corsi di cambi, ma nei bazar vale 124 piastre (V. del resto, COSTANTINOPOLI).

SOISSONS. — Città di Francia (dipart. dell'Aisne). — Attivo commercio di lane, grane, farina, canape, bestiame e legname.

SONNEBERG. — Città del ducato di Sassonia-Meiningen, sul Rothern, rinomata per la fabbricazione delle ardesie, per la chincaglieria, per i giocattoli da fanciulli. Queste varie industrie danno luogo ad un'annua esportazione di oltre a 1,200,000 L.

SOUTHAMPTON. — Città e porto d'Inghilterra, a 50° 53' 59" lat. N. e 30° 44' 14" long. O. — 30,000 ab. — È uno dei porti più frequentati d'Inghilterra, e deve la sua ognor crescente importanza segnatamente all'essere centro e stazione principale dei servizi transoceanici a vapore. Per mezzo di questi servizi, riceve tre volte al mese l'oro della California, l'argento del Messico e del Chili, il platino del Perù e del Brasile, le materie tintorie dell'America centrale, le tartarughe di Bahama, le frutta delle Antille, l'avorio dell'Egitto e dell'Arabia, ecc. ecc. È pure uno dei precipui punti d'imbarco dell'emigrazione. — Vasti sono i suoi docks (*Tidal-Docks*) con due grandi darsene, di una superficie rispettiva da 14 a 16 acri, con ampi magazzini, macchine e congegni che offrono al movimento delle mercanzie tutte le possibili facilità. — Negli ultimi dodici anni il movimento del porto si è quasi quadruplicato: da 158,000 tonnellate nel 1845, è salito nel 1858 a 609,763 tonnellate.

SPALATRO o SPALATO. — Precipua città dell'Albania dopo ZARA (V.) sull'Adriatico, a 43° 30' 22" lat. N. e 14° 6' 18" long. E. — 16,000 ab. — Stazione dei piroscafi del Lloyd austriaco. — Fabbriche di lana. — Transito fra l'Italia e le province turche del triangolo illirico.

SPAGNA. — Reame dell'Europa meridionale, comprendente la massima parte della penisola iberica, tra 36° 44" lat. N. e 1° long. E. — 11° 30' long. O. — Confina a N. E. con la Francia, da cui la separa la catena de' Pirenei; a N. O. con l'Oceano Atlantico; ad O. col Portogallo; a S. collo stretto di Gibilterra, che lo divide dall'Africa; a S. E. ed all'E. col Mediterraneo. — Superficie 494,555 chilom. quadr. — Popolazione 15,673,481 (censimento del 1860). Cap. MADRID (V.).

Finanze. — Entrate ordinarie nel 1862	reali	2,031,569,000
Spese » »	»	2,021,135,280
Debito Pubblico. — Capitale	»	15,698,577,881
Interessi	»	385,981,445

Ferrovie. — Nel 1861 concedute chilom. 5,364,619, eseguite chilometri 2,369,145 (Pel commercio, navigazione ecc. V. i nomi delle città principali).

SPARTA. — Città di Grecia, nella Laconia. Dell'antica grandezza ben poco le rimane. Ha due filande di seta, di 40 bacinelle ciascuna, ma spesso chiuse. Commercio di grani, lane, formaggi, acqua di rosa, e fiori d'arancio.

STABROCK o GEORGETOWN. — C. l. della Guiana inglese, sulla destra del Demerary. — Il valore totale delle esportazioni di questa colonia ammonta ad oltre 35 milioni di fr. — Coltivasi in grande la banana, per estrarne le fibre.

STADE. — Città dell'Annover a 53° 36′ 8″ lat. N., e 7° 8′ 32″ long. E. — Grandi estrazioni di torba, cantieri, fabbrica di tele, pizzi, pesca ecc. Nel villaggio vicino di Brunshausen i navigli che passano sull'Elba pagano un diritto di pedaggio assai vessatorio, conosciuto sotto il nome di *Diritto di Stade*.

STAVANGER. — Città e porto di Norvegia, 58° 58′ 20″ lat. N. e 3° 36′ 30″ long. E. — Importazione di cereali di Russia, Prussia e Danimarca, sale d'Italia e d'altri paesi del Mediterraneo, metalli ecc.

STETTINO. — Grande città di Pomerania, in Prussia, e principale porto del reame. — 60,000 ab. — L'essere quasi alle foci dell'Oder assicura a quella piazza una enorme importanza commerciale negli scambi coll'interno. Si esportano cereali, grane, legnami, lana, ferro, zinco, alcool. — Nel 1861 (secondo un rapporto del cav. Lemonius, Console d'Italia a Stettino) 14 navi provenienti dall'Italia entrarono in questo porto; i prodotti nostri colà importati sono carube, prodotti chimici, pomici, frutta, mandorle, vini, marmi, maccheroni, noci, olio d'oliva, sommacco, solfo.

STOCCARDA. — Cap. del reame di Wurtemberg, a 48° 46′ 36″ lat. N., e 6° 50′ 27″ long. E. — 50,000 ab. — Molto industriosa e commerciante lo diventerebbe anche più, se, forate le Alpi, la centrale Germania fosse collegata con Genova e col Mediterraneo.

STOCCOLMA. — Cap. della Svezia, su otto isole, tra il Baltico ed il lago Moelar. — 90,000 ab. — Esportazione di metalli (che nel 1859 ammontò a 1,069,880 quintali), di legnami, di cereali, di catrame; importazione di tessuti, zucchero, caffè, vini, oli, seta, carbon fossile, tabacchi, seghi ecc. Classificando per paesi le importazioni, si hanno i risultati seguenti:

Città Anseatiche	risdalleri	8,797,000
Inghilterra	»	4,687,000
Brasile	»	2,314,000
Paesi Bassi	»	1,637,000

Russia	risdalleri	1,468,000
Francia.	»	1,144,000
Prussia.	»	1,136,000
Indie Orientali	»	844,000
Indie Occidentali	»	774,000

Il movimento degli scambi di quel porto nel 1857 rappresenta un valore di circa 50 milioni di L. it. Ma nel 1858 discese a 39 milioni, per risalire a 40 circa milioni nel 1859.

Nel 1857	entrarono	552 navi,	per tonn. 59,554
» 1858	»	465 »	» 50,428
» 1857	uscirono	529 »	» 45,850
» 1858	»	473 »	» 46,134

Per paesi si classificano come segue:

Paesi.	Entrata.	Uscita.
Città Anseatiche	109.	80
Finlandia	505.	503
Russia	41.	21
Prussia	58.	94
Gran Bretagna.	225.	149
Francia	17.	87
Italia.	7.	5
Paesi Bassi	11.	36
Belgio	3.	8
Stati Uniti	1.	3
Brasile.	11.	11
Indie Orientali	12.	6

Misure *lineari: fot* = 0,2969 m.; *tum* = 0,0247 m.; *faum* = 1,7814 m.; *alu* = 0,593 m. — *Di capacità: fot cubo* = 26,17188 lit. — Pesi. — *Skalpund* = 425,010 gr.; *lod* = 13,281 gr.; *quintin* = 3,320 gr.; *skepund* = 170 chil.; *sten* = 13,600 chil.; *bilancia* = 69,126 chil. Pel *last* di nave contasi: 24 tonnellate di cereali; 27 tonn. d'orzo; 30 tonn. di malto; 32 tonn. di canape; 18 tonn. di sale; 15 tonn. di olio di balena; 428 barili.

Monete. — Unità di conto *risdallero* (riksmint) = L. it. 1. 417. Le monete reali sono: Oro. — *Ducato* (1835) = L. it. 11. 690; *ducato* (1838-39) = L. it 11. 671. — Argento. — *risdallero* (1855) = L. it. 1. 417: 4 *risdalleri* o *tallero* = L. it. 5. 670. — Rame. — *Ore* (coi multipli e summultipli in proporzione) = L. it. 0. 014.

CAMBI.

Piazze.	Termine.	Certo.	Incerto.
Amburgo .	br. vista, 45, 67, 90 g. data	100 marchi b.	± 132. 30 risdall.
Amsterdam	id.	100 fior. c. Ol.	± 151 a 151 1/2 risd.
Berlino . . .	vista, 67, 84 giorni data.	100 talleri. . .	± 272 a 272 1/2 »
Londra . . .	id.	1 lira st. . .	± 17. 70 risdalleri.
Pietroburgo	vista, 30 giorni data . . .	100 rubli . . .	± 270 risdalleri.

STOCKTON-ON-TEES. — Città e porto d'Inghilterra, nel Durham. — 14,000 ab. — Da Stockton a Darlington fu lanciata su ferrovia la prima locomotiva nel 1814. — Commercio importante con la Russia, la Prussia, il Mecklemburgo, le Città Anseatiche, la Svezia, la Norvegia, l'Annover, l'Olanda, la Francia, l'America, il Mediterraneo. — Esportazioni: carbon fossile, coke, stoviglie, ferro, ghisa, àncore, catene, ferro in sbarre, mattoni refrattari, tele da vele, alti forni, vetrerie. Importazioni: legnami del Nord e d'America, grani, canape, lini, corteccie, vini, frutta, zuccheri ecc.

STRALSUNDA. — Cap. della Pomerania, nella Prussia, città forte e marittima, industre e commerciante, sullo stretto di Ellen che la separa dall'isola di Rugen. — 19,000 ab. — Nel 1859 vi entrarono 288 navi, di 18,142 last, di cui 174 con carico, ed uscirono 288 navi di 19,327 last, di cui 180 cariche, il che dà un movimento totale di 576 navi e di 37,469 last, nel quale la bandiera prussiana figura con 401 navi e 27,946 last.

STRASBURGO. — Antica cap. dell'Alsazia, oggi c. l. del dipart. del Basso Reno in Francia, sull'Ill, affluente del Reno. — 77,000 ab. — Centro delle ferrovie internazionali tra la Francia e la Germania. — Il movimento commerciale nel 1859 fu:

	Merci.	Numerario.
Entrata	fr. 41,593,000.	fr. 10,702,000
Uscita.	» 39,171,000.	» 27,956,000

SUAKIN. — Piccola città d'Egitto, sul mar Rosso, dipendente dalla Porta, a 19° 6′ lat. N. e 35° 8′ long. E., in una isoletta. — Scalo tra l'Abissinia ed il Sudan da un lato, l'Egitto inferiore e l'Arabia dall'altro.

SUA-TO, o CHAN-TEU. — Città cinese sulla riva settentrionale del fiume Ham. Porto frequentato dagli stranieri dopo il 1853, e più ancora dopo che nel 1858 fu aperto liberamente agli europei. Questi vi portano specialmente oppio dalle Indie, e ne ritirano tè e sovratutto emigranti cinesi o *coolies*.

SUEZ — *Arsinoe* o *Cleopatris* degli antichi, in Egitto, all'estremità settentrionale del golfo di Suez, sul mar Rosso, a 30° 15′ long. E. e 29° 59′ lat. N. — A questo nome si riannette una questione troppo importante, quella del canale dei due mari, perchè ci sia lecito il passarla qui sotto silenzio. — Il *nil sub sole novum* del re sapiente non fu mai così vero come rispetto al canale di Suez. Fa d'uopo rimontare ai primi albori delle storiche tradizioni, per discoprirne le antichissime traccie. I Greci ne davano il vanto a Sesostri (1535 anni av. G. C.); gli Arabi al primo dei Faraoni (2300 anni av. G. C.); la prima di queste opinioni è convalidata da uno dei più insigni orientalisti moderni, sir Gardner Wilkinson; la seconda trova l'appoggio autorevole dell'ingegnere Talabot. Checchè di ciò sia, certo è che a tempi di Dario, figlio d'Istaspe (510 anni av. l'E. C.), esisteva un canale che mettea il Mediterraneo in comunicazione col Mar Rosso per mezzo delle acque del Nilo, ed avea una larghezza capace di due triremi di fronte.

Ma il canale dei Faraoni a poco a poco scomparve sotto alle invadenti sabbie del deserto. Tolomeo Filadelfo lo riaprì circa 260 anni av. G. C.; ma l'opera del Lagide fu anch'essa sepolta dalle mobili dune. Roma, che conquistando inciviliva, raccolse il nobile pensiero che sembrano trasmettersi tutti i padroni dell'Egitto: Trajano ed Adriano fecero scavare un nuovo canale che staccavasi dal Nilo presso la Babilonia egizia (moderno Cairo), per andarsi a riunire alle reliquie dell'antico, vicino a Farbetis (Belbeis), 120 o 130 anni dopo Gesù Cristo.

Ma tutti questi canali non faceano che mettere in comunicazione il Nilo col Mar Rosso, sottoponendo quindi le relazioni di questo mare col Mediterraneo a tutte le complicate difficoltà di una navigazione fluviale. Nessuno aveva ardito ancora concepire il pensiero di aprire attraverso l'Istmo una via diretta tra i due mari. Primo a formarne il disegno fu Amrù, il valoroso generale spedito dal califfo Omar alla conquista dell'Egitto ed al quale una volgare tradizione attribuisce il misfatto dell'incendio della biblioteca di Alessandria; sebbene questa tradizione, nata nei conventi del Medio Evo, sia molto meno provata e meno autentica degli *Auto da fè*, coi quali si abbruciarono più di una volta i libri e gli autori. Ma il vicario del Profeta si oppose all'ardito consiglio, per tema di aprire ai Cristiani l'adito all'Arabia e di compromettere così le città sante della Mecca e di Medina. (639 dell'E. V.).

Le sabbie intanto continuarono la loro opera di distruzione; e l'idea di ristabilire una comunicazione tra i due mari non riapparve che nella mente del più grande filosofo del secolo XVII, nella mente di Guglielmo Leibnitz, il quale, nuovo Aristotele, sapea dalle più sottili astrattezze della scienza discendere alle più pratiche ed immediate applicazioni del commercio e della politica. Leibnitz scrisse a Luigi XIV, re di Francia, invitandolo a riaprire il canale di Suez; ma quel monarca preferì la dubbia gloria delle continue sue guerre con Guglielmo III d'Orange, la gloria delle Dragonate e della Revoca dell'Editto di Nantes, a quella di arrecare all'umanità un così segnalato benefizio. Ed il canale ricadde nell'obblio fino ai tempi di Napoleone I; il quale, vinti i Mamelucchi a' piedi delle Piramidi, ordinò ai dotti della spedizione d'Egitto d'intraprendere i lavori geodetici per lo studio del grandioso progetto. Ma è noto come Bonaparte abbandonasse di soppiatto le sponde egizie, e come Kleber che gli sottentrò perisse sotto al pugnale del fanatico Suleiman.

Si è ad un antico console francese in Egitto, al Sig. Ferdinando di Lesseps, che spetta il vanto di aver efficacemente ridestato l'attenzione del mondo sull'importante problema, alla cui soluzione egli ha con sì lodevole perseveranza lavorato da oltre vent'anni. In un secolo in cui (come disse il moderno Cesare) il poter della scienza fa parte della scienza del potere, i governi ed i capitali delle più civili nazioni si prestarono volenterosi all'attuazione dell'impresa, che è ora appunto in via d'esecuzione.

Premesso questo rapido cenno storico, giova indicare sommariamente le condizioni geografiche e tecniche in mezzo alle quali deve aprirsi il bosforo, per riassumere poscia gli effetti economici, politici, umanitarii, che devono giusta ogni probabilità derivarne.

Sotto il nome d'Istmo di Suez vien designata quella lingua di terra che congiunge l'Africa all'Asia; esso ha 115 chilometri di lunghezza, ed è bagnato a settentrione dal Mediterraneo, a mezzodì dal Golfo Arabico. Una strana idea, messa innanzi da Aristotele, ed accettata senza esame nei secoli successivi, tendeva a far credere che le acque del Mar Rosso fossero ad un livello permanentemente più alto di quelle del Mediterraneo, e che ciò renderebbe impossibile l'apertura di un canale fra i duo mari. E nel 1799 gli ingegneri francesi credettero di aver trovato che il livello a Suez superi di m. 9.908 quello di Tineh. Ma era questo un errore: una così enorme differenza di livello fra due mari sarebbe contraria a tutte le leggi fisiche e geografiche, non potendosi invero comprendere come due masse d'acqua comunicanti col libero ed aperto Oceano possano perennemente trovarsi costituite in una tal condizione di disequilibrio. Ed infatti nuove e più accurate osservazioni dimostrarono che non solo l'allegato fatto non è vero, ma che nelle basse maree il Golfo d'Arabia è alquanto inferiore alla superficie del Mediterraneo. Siccome però l'altezza della marea è in media di m. 2 nel Mar Rosso e di 40 cent. soltanto nel Mediterraneo, il mare medio rimane quindi più elevato definitivamente di m. 0,80 nel seno Arabico che nel nostro mare. La qual differenza, lungi dall'essere un ostacolo al traforo dell'Istmo, diventa un efficace sussidio, permettendo di versare periodicamente nel canale una corrente che ne elevi le acque a vantaggio della navigazione e che aiuti nel tempo medesimo a purgarlo dagli interrimenti e dalle sabbie.

Ma quali conseguenze avrà presumibilmente l'opera incominciata dalla grande Compagnia del signor De Lesseps?

Prendendo l'isola di Ceylan come centro della navigazione dall'Oceano indiano ai nostri mari, il tragitto medio dei bastimenti dall'Europa all'Asia misura in oggi ben 6,900 leghe marine. Il taglio dell'Istmo ridurrà questa media a 3,200, cioè a meno della metà. Ma questa cifra è troppo generica; nella tavola seguente indicheremo adunque le distanze dai porti principali d'Europa all'isola di Ceylan passando; 1.° a mezzodì del Capo di Buona Speranza; 2.° attraverso il bosforo di Suez.

PORTI D'EUROPA		DISTANZA A CEYLAN		DIFFERENZA A FAVORE DEL BOSFORO DI SUEZ
		PEL CAPO di B. SPERANZA	PEL BOSFORO di SUEZ	
Pietroburgo. .	miglia geogr.	15,660	8,620	7,040
Stoccolma . .	" .	15,330	8,290	7,040
Danzica . . .	" .	15,240	8,200	7,040
Amburgo. . .	" .	14,650	7,610	7,040
Amsterdam . .	" .	14,460	7,420	7,040
Londra . . .	" .	14,340	7,300	7,040
Havre	" .	14,130	7,090	7,040
Lisbona . . .	" .	13,500	6,190	7,310
Barcellona . .	" .	14,330	5,500	8,830
Marsiglia. . .	" .	14,500	5,490	9,050
Genova . . .	" .	14,690	5,440	9,250
Trieste . . .	" .	15,480	5,220	10,260
Costantinopoli .	" .	15,630	4,750	10,880
Odessa . . .	" .	15,960	5,080	10,880

L'abbreviazione del viaggio sarà:

pei porti del Baltico	di 46 giorni	sopra	100
» dell'Oceano	di 50	»	»
» del Mediterraneo	di 65	»	»

Se è vero il proverbio inglese che *il tempo è denaro*, ognun vede quali immensi benefizi debbano risultare da un tanto raccorciamento di viaggio all'industria, al commercio, alla navigazione. Son circa vent'anni, un dotto pubblicista britanno faceva il computo seguente: L'India contiene 100,000,000 di sudditi inglesi, oltre a 50,000,000 di tributarii e di alleati, ossia, in totale, 150,000,000 d'individui nella sola penisola indostanica. La Cina dal canto suo non nutrisce meno di 350,000,000 d'abitanti (in oggi son forse 400 milioni). Supponiamo ora che cotesti 500,000,000 di viventi, posti mercè del progettato canale in più immediato contatto coll'Europa, si elevino tanto nella scala dei bisogni e del progresso, da consumare *un solo scellino* (L. 1,25) *per ogni anno e per ogni individuo* in oggetti manufatti delle nostre contrade: questa somma, in apparenza così piccola, basterebbe a produrre nelle esportazioni europee un aumento annuale di 25,000,000 di lire sterline (625 milioni di franchi).

Il traffico attuale medio dell'Europa coll'India si opera sopra una massa di 2,000,000 di tonnellate di merci; e le diverse nazioni vi partecipano nel modo seguente;

L'Inghilterra	per tonnellate	1,401,234
L'Olanda	»	335,909
La Francia	»	65,658
La Spagna	»	8,062
Amburgo e Brema	»	19,699
Altri paesi europei	»	169,438

Riducasi di due terzi il tragitto e per conseguenza, nella stessa proporzione si scemino il nolo e la spesa di trasporto, e non sarà certo esagerata la speranza di veder crescere di almeno un terzo il movimento commerciale.

E tutte le nazioni d'Europa parteciperanno al benefizio. Fuvvi per verità un momento di malumore e di gelosia, durante il quale il vecchio partito tory in Inghilterra paventò che il divisato mutamento delle vie commerciali fosse per rapire a quella potenza il primato marittimo. Ma in oggi questi timori sono, almeno fra le classi spregiudicate e colte della Gran Bretagna, affatto svaniti: esse ben videro che fintanto che il loro territorio sarà il più vasto deposito di carbon fossile e di ferro che sia al mondo; finchè le loro manifatture verranno alimentate dalla domanda di 400 milioni di consumatori; fino a tanto che dalle sue miniere potrà l'Inghilterra ritrarre l'annuo valore di 500 milioni di fr.; fino a che la sua marina conterà 35,000 bastimenti a vela e 2,500 vaporiere, nessuna gente potrà sul globo contendere la palma al mostruoso sviluppo del commercio e dell'industria britannica. Dominando d'altronde con la fortezza di Aden l'ingresso del Golfo Arabico e con quella di Buscira l'entrata del Golfo Persico, l'Inghilterra nulla ha a temere pel suo impero indiano ed attraversa pur sempre le eterne vie del commercio del mondo.

Nè punto minore è l'interesse che nell'apertura dell'Istmo ha l'Olanda, padrona di Giava, di Sumatra, di Sumbava, di Celebe, delle Molucche. — La Spagna vedrà le sue Filippine, che formano la più bella gemma rimasta alla sua corona coloniale, accostate alla metropoli di ben 4,000 leghe, ossia della metà dell'attuale distanza. — Più immediata ancora è l'utilità che ne avrà la Francia: Marsiglia e Tolone sono i suoi più poderosi centri di marina mercantile e militare; la Corsica e l'Algeria aspettano che il fiume fecondatore del traffico venga a depositare sulle loro rive i doni inestimabili della civiltà; l'isola Borbone, Pondichery, Chandernagor, le fattorie del Madagascar, memori dei bei giorni di Dupleix e di Labourdonnais, possono da un dì all'altro vederli risorgere. — L'Europa centrale, la Germania e la Svizzera, benchè lontane dalle vie del traffico marittimo, sentiranno esse pure il fecondo influsso della divisata rivoluzione commerciale: i prodotti dell'India, onde si alimentano le loro manifatture ed il loro consumo, passando per Trieste e per Genova, invece che per Rotterdam ed Amburgo, vi arriveranno più presto ed a migliore mercato. — La Russia protende verso il mezzodì ed il levante le sue magnifiche vie fluviali, il Dniester, il Don, il Boristene e la rete di canali del bacino del Volga, quasi altrettante braccia avide di stringere la mano al ricco mondo dell'Asia. — La Grecia e la Turchia sono attualmente i paesi più lontani dalle Indie; e ne diverranno invece i più vicini, rimosso appena l'ostacolo che li separa dall'Eritreo.

Ma fra tutti i paesi d'Europa, niuno ve n'ha che debba più lieto salutare la grande impresa, che la nostra Italia. « Nessun paese (scriveva dallo scoglio di Sant'Elena Napoleone, pentito di avere troppo tardi conosciuto la sua patria) è meglio collocato per diventare una grande potenza marittima, contando essa dalle foci del Varo allo stretto di Messina 230 leghe di costa, da quelle al capo d'Otranto sul mare Jonio, 130. di là allo sbocco dell'Isonzo 230, 530 ne misurano le tre isole; in tutto circa 1,200 leghe di costa, non contando quelle della Dalmazia, dell'Istria, delle Bocche di Cattaro e delle isole Jonie. La Francia non ne ha che 600; la Spagna 800. » — Se a ciò si aggiunga una numerosa, intelligente, attivissima popolazione litorana, ed una posizione geografica mirabilmente acconcia a servire di anello di congiunzione tra l'Europa, l'Asia, e l'Africa, non si darà certo nota di esagerazione a chi disse, che l'Italia può dal taglio dell'Istmo di Suez legittimamente aspettarsi un felice ritorno ai dì, che sembravano tramontati per sempre, della sua antica grandezza commerciale.

Bando però alle vane illusioni! — Ricordiamoci che il possesso della centrale e della meridionale America, il possesso di un impero sul quale mai non declinava il sole, non impedì alla Spagna di volgere in miserabile decadenza; che tutto il valore personale di Dupleix e di Bussy non salvò dalla rovina le colonie francesi in India; che il genio di Almeyda e di Albuquerque, la signoria di Goa e del Capo di Buona Speranza non bastarono a tener alta nel cielo della politica e coloniale potenza la stella del Portogallo. Perchè l'Italia possa trarre dal Bosforo

di Suez tutti i vantaggi che è desso capace di arrecarle, è necessario, prima d'ogni cosa, *ch'ella sappia meritarseli*; e per meritarli realmente, fa d'uopo che tutti gli Italiani delle diverse provincie si considerino, ma non a parole soltanto, siccome i figli di una medesima madre, che l'unità degli spiriti proceda con l'unità materiale e politica, che il paese si copra di una fitta rete di strade e di ferrovie, che i porti si arricchiscano di *docks* e di comodi e di attrattive pel commercio, che le Alpi siano valicate dalla locomotiva. Tutto il favore della latitudine e della longitudine sarebbe indarno ad assicurarci floridezza, se non vi s'aggiungano gli sforzi della intelligente nostra operosità. Troppo siam proclivi in Italia a dimenticar queste cose, sebbene una dura esperienza avrebbe oramai dovuto insegnarcele. Non è la scoperta del Capo Tormentoso, nè quella delle Americhe (siccome fu a sazietà ripetuto dagli storici e pubblicisti nostri) che sole ci tolsero dal seggio altissimo che occupavamo prima del XVI secolo; ma fu il lento veleno della teocrazia, fu l'anneghittirsi degli spiriti, furono le nimicizie continue, fu la discordia, fu la corruttela. La caduta dell'Italia fu in gran parte un suicidio; la sua risurrezione non può che essere l'opera della sua propria energia e volontà La storia non ha punto più miracoli, di quello che ne abbia la fisica; il bene ed il male sono molto meno il portato della cieca fortuna che della virtù o della colpa.

SUNDERLAND. — Città e porto d'Inghilterra, nel Durham, a 54° 55′ 12″ lat. N. e 3° 41′ 31″ long. O. — 60,000 ab. — Questo porto è alle foci del Wear. — La contea è uno dei più floridi paesi del mondo: prospera industria, mirabile allevamento del bestiame, industria attivissima. Le miniere carbonifere producono annualmente due milioni di ton. di combustibile. — Le principali importazioni sono legnami da costruzione del Baltico, dell'America, delle due Indie e dell'Africa. I precipui articoli di esportazione sono carbone, stoviglie, vetrerie, ferri ecc. — Nel materiale nautico Sunderland non ha superiori che Londra e Liverpool; nel movimento del porto occupa il quinto grado, avendo prima di sè le due mentovate piazze e più Bristol e Newcastle. — A Sunderland è il più grande cantiere da costruzione navale d'Inghilterra, una vasta darsena capace di ricevere navi da 2000 ton. e bacini di 22 piedi di profondità.

SURABAYA. — Città e porto dell'isola di Giava, sulla costa N., a 110° 23′ long. E. e 7° 13′ lat. S. — 100,000 ab. — Posseduta dall'Olanda. — Se SAMARANG (V.) è il mercato dei caffè dell'isola, Surabaya lo è degli zuccheri e dei tabacchi. Ecco le esportazioni avvenute nell'anno 1857, avvertendo che il *picul* = 61 chilogrammi e $^1/_2$:

Zucchero	picul	608,216
Riso	»	495,670
Caffè	»	113,219
Pelli di buffalo e vacchette	N.°	113,848
Indaco	libbre	69,313
Tabacchi	picul	31,697
Stagno	»	24,324
Curcuma	»	16,462

Arroge: rotin, sigari, garofani, noci moscate, arack, pepe, cannella, tamarindi, tè ecc. — In quell'anno stesso entrarono nel porto 519 navi, nel 1858 furono 640. — Fra le importazioni, gli articoli più ricercati sono i tessuti di cotone, tele rosse d'Andrinopoli, tele da vele, panni, vetri da finestre, cristalli, porcellane, carta, ferro, carbon fossile, candele (V. BATAVIA).

SURATE. — Città dell'Indostan, presidenza di Bombay, provincia di Guzerate, sulla sinistra riva del Tapty, presso la foce, a 21° 11' 0" lat. N. e 7° 46' 45" long. E. — 125,000 ab. — Il porto non ammette che piccole navi di 30 a 40 tonnellate. Le navi più grosse sono obbligate d'ancorare alla bocca del Tapty, nella rada di Svally, esposte alle procelle. — Il commercio di questa piazza con l'Europa è molto diminuito, in proporzione dell'aumento di quello di Bombay. Vi si fabbricano seterie, broccati d'oro e d'argento, tele dipinte, stoffe di cotone, oggetti d'oreficeria, di madreperla, d'ebano e d'altri legni preziosi. Tutte le merci fabbricate nel paese sono vendute in seconda mano da inglesi, eccettuati gli scialli. I precipui articoli di esportazione sono scialli del Cascemire, tabacco di Guzeratte, cotone del quale i cinesi fanno il nanchino; grani ecc.; quelli d'importazione sono zucchero, seta cruda, cocciniglia, noci di cocco, pepe, oro, argento in sbarre. — I conti vi si tengono in *rupie* da 16 *annas* o 64 *pice*. Le monete reali sono i *mohur* d'oro, del valore di 16 rupie d'argento circa. Le rupie hanno il valore che hanno a BOMBAY (V.).

SUSA. — Città marittima del Tunisino, sul Mediterraneo, nel golfo di Hamamet, a 35° 51' lat. N., e 8° 18' long. E. — 8,000 ab. — Il porto è insabbiato. — Esportazione d'olio, di lane, d'ossa, di cereali, di sapone (che va specialmente a Livorno), d'indaco, di cartamo, di henné, di fichi, di seta.

SU-TCHEU-FU. — Città della Cina, nella provincia di Kiang-su, a 31° 23' 25" lat. N. e 118° 8' 55" long. E. — È la più popolosa città del Celeste impero, contando non meno di tre milioni di abitanti. — Situata a 15 chilom. da SHANGHAI (V.), fa un immenso commercio, esportando sete, tè, cotoni, riso. — Non è aperta agli europei.

SVEZIA E NORVEGIA. — (*Soerige* e *Norige*). — Reame settentrionale dell'Europa, nella grande penisola Scandinavica. — Superficie 737,332 chilom. quadrati. — Popolaz. della Svezia 3,734,240 ab., della Norvegia 1,433,734. — Cap. della prima STOCCOLMA, della seconda CRISTIANIA (V.). — FINANZE, nel periodo quatriennale dal 1.° gennaio 1861 al 31 dicembre 1864:

Entrate	risdalleri rixmint (1)	28,971,500
Spese	id.	26,911,710

COMMERCIO DELLA SVEZIA NEL 1860. — (Valore in migliaia di risdalleri rixmint).

(1) Il Risdallero rixmint = 100 *Oere*, o = 1 fr. 41 1/2 cent.

	Importazioni.	Esportazioni.
Danimarca	5,872.	7,067
Prussia	963.	1,758
Meclemburgo.	6.	610
Annover, Oldemburgo	23.	214
Belgio.	581.	2,124
Gran Bretagna	16,549.	41,710
Francia	1,792.	7,705
Portogallo	516.	1,397
Spagna	677.	2,835
Gibilterra e Malta.	—	263
Italia	578.	986
Turchia	—	61
Algeria	—	892
Altre coste d'Africa settentr.	—	156
Canadà	—	25
Plata ed America meridionale	—	47
Capo di Buona Speranza . .	—	625
Svezia e Norvegia	5,554.	4,485
Finlandia	1,846.	1.312
Russia.	2,921.	44[illegible]
Lubecca.	18,314.	4,204
Amburgo	3,697.	566
Brema.	3,934.	340
Paesi Bassi.	3,286.	2,753
Austria	249.	25
Stati Uniti	6,482.	2,660
Indie Occidentali	2,209.	—
Brasile.	4,429.	653
Indie Orientali ed Australia.	1,991.	582
Totali	82,469.	86,496

Navigazione nel 1860 (Svezia).

Bandiere.	Entrate.		Uscite.		Totale.	
	Navi.	Last.	Navi.	Last.	Navi.	Last.
Svedese	2,940.	115,330.	3,918.	182,021.	6,858.	297,351
Norvegese	810.	44,334.	1,708.	193,126.	2,518.	237,460
Finlandese. . . .	439.	16,448.	326.	21,634.	765.	38,082
Estere	1,291.	63,127.	1,338.	101,138.	2,679.	164,265
	5,480.	239,239.	7,340.	497,919.	12,820.	737,158

Marina mercantile della Svezia. — Il materiale era nel 1860 di 3,200 navi di una collettiva stazza di 154,342 last (di 2 tonnellate inglesi).

COMMERCIO DELLA NORVEGIA. — (In talleri-specie = L. 5. 68).

Anni	Importazioni.	Esportazioni.
1856	15,010,942.	9,821,974
1857	15,729,695.	9,222,723
1858	12,162,011.	8,418,437
1859	15,485,385.	9,648,997
1860	15,597,750.	10,742,217

I paesi coi quali è maggiore questo traffico sono la Gran Bretagna, la Danimarca, la Svezia, l'Olanda, la Francia, la Prussia.

NAVIGAZIONE nel 1859 (Norvegia).

	ENTRATE.		USCITE.		TOTALE.	
	Navi.	Last.	Navi.	Last.	Navi.	Last.
Cariche	4,894.	162,199.	9,571.	392,282.	14,465.	554,481
In zavorra	5,485.	305,319.	1,029.	98,887.	6,514.	404,206
Totale	10,379.	467,518.	10,600.	491,169.	20,979.	958,687
di cui Norveg.e	6,364.	334,568.	6,592.	379,039.	12,956.	713,607

MARINA MERCANTILE DELLA NORVEGIA. — Nel 1860 contava 3,918 bastimenti, di una collettiva capacità di 251,163 last di commercio, ossia 665,582 tonnellate metriche.

SVIZZERA. — Confederazione di Stati repubblicani, confinanti ad O. con la Francia, al N. col Baden, all'E. col Tirolo, al S. coll'Italia. — Superficie 40,731 chilom. quadr. — Popolaz. nel 1861 2,534,242 ab.

FINANZE nel 1861. — Entrate . L. 20,321,559. 69
Spese. . . » 20,322,324. 07

(Pel commercio, V. i nomi delle singole città svizzere).

SWANSEA. — Città e porto d'Inghilterra, principato di Galles, contea di Clamorgan, a 51° 37' 13" lat. N. e 6° 15' 47" long. O. — 240,000 ab. — Il porto è buono e sicuro. — In prossimità sono inesauribili miniere di carbone, ferro, rame e stagno. — Immensa industria metallurgica. — Il movimento del porto è grandissimo ed ogni giorno in aumento.

SYDNEY. — Cap. della Nuova Galles Meridionale, sulla costa sud del magnifico porto Jackson, a 33° 55' lat. S. e 151° 25' long. E. (Greenwich). — 90,000 ab. — L'anzidetto porto è forse il più bello del mondo. — Due grandi fari, l'uno, a ecclisse, può esser veduto a 36 chilom. di distanza. — Due *dry docks.* — Le navi di 1,000 tonnellate possono accostarsi direttamente alle calate. — Nell'anno 1859 il movimento nautico fu: entrata, 1,250 navi di 263,121 tonn.; uscita, 1,299 navi di 387,015 tonn. — I principali luoghi di provenienza e destinazione: Gran Bretagna, Francia, Spagna, Portogallo, Olanda, Germania, Svezia, Stati Uniti, Valparaiso, Cina, Calcutta, Madras, Ginon, Singapore, Manilla, Maurizio. Il totale valore delle importazioni fu di L. st. 6,597,053; e quello delle esportazioni, 4,768,049, ossia un movimento commerciale di L. it. 279,127,350. — I prodotti più importanti per l'esportazione sono, dopo l'oro, le lane, il rame, il cuoio, il sego,

il carbone fossile; quelli d'importazione, liquori, vini, farine, candele, scarpe, seterie, tessuti, chincaglierie, armi. — La contabilità è tenuta in moneta inglese (V. LONDRA). Il sistema metrico è l'inglese. — Il diritto di pilotaggio è di L. it. 4 per tonnellata di stazza. Le commissioni sono di 5 % sulle vendite, 2 1/2 % il del credere, 2 1/2 % sull'incasso di fondi, 5 % sulle procure, 5 % agenzia di navi, 2 1/2 % per compre munite di lettere di credito e 5 % quando i fondi non sono previamente versati. — Il corso del cambio varia tra il pari e 2 % di premio tra la colonia e l'Inghilterra. — La vendita dei prodotti importati si fa per solito ad un credito che varia da 3 a 6 mesi, e lo sconto è di 7, 8 e 9 %, a seconda della scadenza. — I noli per l'Europa sono: lana, 06 p. libbra; sego 40 a 50 L. it. p. tonn.; pelli, 18 a 20 L. it. p. tonn.; olio, 75 a 80 L. it. per tonn.; oro, 1/2 % sul valore.

SYRA. — Città di Grecia, c. l. dell'isola omonima, fra le Cicladi, a 37° 26′ 30″ lat. N. e 22° 35′ long. E. — 25,000 ab. — L'isola intera ne ha 40,000. — Attivo commercio. — Stazione delle lineé a vapore francesi, austriache, elleniche, russe ecc. — Industria prospera, specialmente in costruzione navale.

SZEGEDIN. — (*Seghedino*). — Importante città di Ungheria, sulla destra riva del Theiss. — 63,000 ab. — Cantieri da costruzione dei battelli fluviali. — Attivo commercio di pesce secco, bestiame, cuoio, olio, sapone, soda, sale, salnitro, sanguisughe, tabacco.

T

TAGANROG. — Città e porto della Russia europea, non lungi dalle foci del Don, sul mare d'Azof. — 19,000 ab. — Fondata da Pietro il Grande, fece notevoli progressi commerciali, come risulta dalla tavola seguente:

		Importazioni.	Esportazioni.
1814-18. . . .	rubli arg.	1,523,146.	2,173,582
1819-23. . . .	»	1,748,525.	1,713,054
1824-28. . . .	»	981,709.	1,283,143
1829-33. . . .	»	1,234,256.	2,094,494
1834-38. . . .	»	1,693,366.	2,170,056
1839-43. . . .	»	1,718,281.	2,916,044
1844-48. . . .	»	1,368,990.	3,155,412
1849-53. . . .	»	1,478,580.	3,215,812
1856-57. . . .	»	2,053,181.	8,846,176

Importantissime relazioni vi ha l'Italia. — Nell'anno 1861 vi giunsero 188 legni italiani, e ne ripartirono 187 con tonnellate 49,964. 97. — Nel 1862 gli arrivi e le partenze furono 230 con tonnellate 63,550.

Da un lavoro statistico del sig. avv. Rossi, Console italiano a Taganrog, ricaviamo le due tabelle seguenti:

Destinazione dei bastimenti italiani durante l'anno 1862.

DESTINAZIONE	SARDI	DUE SICILIE	TOSCANI	ROMANI
Amsterdam	1	—	—	—
Anversa	2	1	—	—
Berdiansk.	1	1	—	—
Castellamare	1	2	—	—
Cagliari	1	—	—	—
Genova	5	—	—	—
Inghilterra	112	11	1	2
Italia.	—	1	—	—
Livorno.	—	2	6	—
Malta.	18	6	2	—
Marianopoli.	1	1	1	—
Marsiglia	38	6	2	—
Messina	—	4	—	—
Rotterdam	1	—	—	—
Totale	181	35	12	2

Riassunto dell'esportazione operata dal porto di Taganrog dai legni italiani.

	SECONDO TRIMESTRE (1)	TERZO TRIMESTRE	QUARTO TRIMESTRE	TOTALE
Ghirke . . . . cetw.	127,731 —	104,454 $^{4}/_{10}$	20.616 $^{6}/_{10}$	252,802 —
Grani duri . . "	39,180 —	51,462 $^{5}/_{10}$	28,928 $^{6}/_{10}$	119,570 $^{2}/_{10}$
Seme lino. . . "	45,201 —	20,943 $^{1}/_{10}$	2,449 $^{3}/_{10}$	68,592 $^{4}/_{10}$
Segala . . . . "	50,145 —	9,429 $^{2}/_{10}$	3,495 —	63,069 $^{2}/_{10}$
Orzo . . . . . "	49,022 $^{2}/_{10}$	2,575 —	3,080 —	54,677 $^{2}/_{10}$
Ravizzone. . . "	2,372 —	2,314 $^{6}/_{10}$	— —	4,686 $^{5}/_{10}$
Graturco . . . "	254 —	— —	— —	254 —
Avena . cetw. di pudi	10 —	— —	— —	10 —
Lane *donskoy* (lav.) "	— —	3,805 —	1,590 —	4,395 —
Catrame. . . . . . "	1,338 $^{2}/_{10}$	— —	— —	1,338 $^{2}/_{10}$
Piselli. . . . . cetw.	— —	72 —	— —	72 —
Caviale . pudi in bar.	— —	360 in 20 bar	— —	360 in 20 bar.

(1) Durante il primo trimestre fu impedita la navigazione.

Il numero totale di bastimenti d'ogni bandiera che frequentano quel porto variò da 416 (nel 1851) a 1,051 (nel 1856).

La maggior parte del frumento spedito da Taganrog vi arriva dai paesi dei Cosacchi e dai governi di Voroneje, di Tambow, di Samara. È molto stimato (specialmente l'*arnautka*) per la nettezza ed il peso del grano. L'esportazione di questo articolo fu in media come segue:

1815-19	tchtw 172,936	1845-49	tchtw 377,431
1825-29	» 136,760	1856-57	» 707,314

Il commercio delle grane oleose prese importanza su quella piazza dopo il 1832; in oggi ragguaglia circa 40,000 tchtw. Le pelli, le lane, il caviale, il ferro, il rame sono gli altri principali rami d'esportazione.

Due periodiche fiere si tengono a Taganrog, il 9 maggio ed il 15 agosto. Valutasi a 700,000 rubli la massa d'affari che si trattano nella prima, ed a 3 milioni nella seconda.

TAHITI. — (V. PAPEITI).

TAI-UAN-FU. — Città della Cina, sulla costa occidentale dell'isola di Formosa, a 23° 7' lat. N. e 117° 54' long. E. Importante mercato pel riso, zucchero, canfora, tabacco, spezierie, zolfo e legname da costruzione. Da 1,000 a 1,500 giunche vi prendono annualmente carico. — È piazza aperta al commercio europeo.

TALCUHANO. — Porto del Chili, non lungi dalla CONCEZIONE (V.). — Esportaz. di grani, farine, carni salate, vini, legnami da costruzione.

TALMATAVA. — Piccola città della costa orientale dell'isola di Madagascar, a 18° 10' 6" lat. S., e 47° 6' 27" long. E., centro del commercio madagascarico con le colonie europee di Santa Maria, della Riunione e di Maurizio. Esportazione di buoi e di riso; ma è suscettibile di fare immensi progressi estendendovisi la produzione ed il commercio dello zucchero, del caffè, delle materie tessili, del ginepro, della noce moscata, del garofano, delle resine ecc.

TAMPICO. — Città e porto del Messico, sul golfo omonimo, a 22° 15' 30" lat. N. e 100° 12' 15" long. O. — È di difficile accesso. — Vi toccano una volta al mese i piroscafi della *British West India Mail*. — Le importazioni principalmente consistono in tessuti di cotone, di seta e di lana, seta da cucire, vini, acquavite, case di legno ecc. Le esportazioni si compongono di cocciniglia, vainiglia, cuoio, legni da tinta, zucchero, salumi, cotone, lana, caccao, gialapa.

TANANARIVA. — Cap. del regno di Hovas, nel Madagascar, a 18° 54' 40" lat. S. e 45° 30' long. E. — 25,000 ab. — (V. sopra TALMATAVA). La piastra di Spagna è la moneta usitata.

TAN-CHUI. — Città della Cina, nel settentrione dell'isola Formosa, aperta oggi al traffico straniero.

TANGERI. — Città e porto del Marocco, a 35° 46' 56" lat. N. e 8° 9' 5" long. O. — 14,000 ab. — Esportazione di buoi, cuoio, pelli di capra e d'agnello, lane, cera, corna di capra, datteri, mignatte. Importazione di tessuti di cotone, di lana, caffè, zucchero, tè, ferro, rame, seta, spezie, droghe.

TARARA. — Città manifattrice del dipart. del Rodano in Francia. — 15,000 ab. — L'industria dei dintorni occupa 50,000 operai. La filatura e tessitura della seta, del cotone, di mussole ecc. formano l'alimento principale di quella vasta lavorazione.

TARBES. — C. l. del dipart. degli Alti-Pirenei in Francia, sulla sinistra riva dell'Adour, a 43° 14′ 5″ lat. N. e 2° 16 18″ long. O. — 15,000 ab. — Industria attiva in carte da giuoco, cartoni, candele, cioccollatto, carta da sigaretti, fonderie di metalli, stabilimenti meccanici, concerie, stoviglie, birra, fabbrica di mobili.

TARRAGONA. — Città di Catalogna in Ispagna, con spazioso porto, a 41° 8′ 50″ lat. N. e 1° 4′ 45″ long. O. — Esportazione di vini, spiriti, oli d'oliva, mandorle ecc.

TARSO o TARSOUS. — Città della Turchia asiatica, a 36° 46′ 30″ lat. N. e 30° 26′ 30″ long. E. — 12,000 ab. — Vi si fa un attivo commercio di esportazione di grano, orzo (10,000 tonnellate circa all'anno), cotoni, sesamo. Il commercio che una volta vi faceva l'Italia, è oggidì quasi totalmente passato alla Francia.

TAURIS. — Grande città persiana, a 30° 5′ 10″ lat. N. e 44° 12′ 30″ long. E. — Ebbe già negli antichi tempi 500,000 ab., oggi non ne ha 100,000. — Esportazione di caffè, noci di galla, zafferano, indaco, tombeki, tubi di pipa di ciliegio, calem (da far penne da scrivere), uve secche, sultanieh (uvette), prune secche, datteri, pistacchi, mandorle amare, mandorle dolci, miele, cera, sakur, gomma, cotone, mignatte, tappeti, armi ecc.

TCHANG-TCHEU-FU. — Città della Cina, a 24° 31′ 12″ lat. N. e 115° 32′ 30″ long. E., sulla sinistra riva del Lung-kiang. — 400,000 ab. — Molto industriosa. — Esporta zucchero, riso, indaco, tabacco, bambù, canfora ecc.

TCHAO-TCHEU-FU. — Città di Cina, a 114° 35′ 10″ long. E. e 23° 36′ lat. N. — Aperta al commercio europeo, esporta tabacco, zucchero e riso.

TCHA-PU. — Città di Cina, a 30° 37′ lat. N. e 123° 30 long. E. — Occupata dagli Inglesi nel 1842, è una succursale di SHANGHAI (V.), da cui non dista che 65 chilometri.

TCHE-FU, o YEN-TAI. — Città di Cina nel Chan-tung. — Se, come è sperabile, un attivo commercio europeo si stabilirà in questa provincia, il porto di Tche-fu assumerà grande importanza.

TCHU-SAN, o CHUSAN. — Isola della costa orientale di Cina, a 30° lat. N. 120° long E. — Fa un attivo commercio col continente.

TENEZ. — Porto d'Algeria, provincia d'Algeri, a 36° 30′ lat. N. e 1° 0′ 10″ long. O. — Esporta grano, orzo (in totale, vicino a 300,000 ettolitri all'anno), e fa un attivo cabotaggio.

TENG-TCHEU-FU. — Città di Cina, a 37° 48′ 26″ lat. N. o 118° 44′ 30″ long. E., all'ingresso del golfo Pi-tchi-li. — Porto frequentato dalle giunche pel cabotaggio.

TEODOSIA. — (V. CAFFA).

TERMINI. — Città marittima di Sicilia, provincia di Palermo, a 37° 58' lat. N. e 2° 21' long. E. — 28,000 ab. — Le esportazioni sono annualmente:

Grane oleose	ettolitri	300,000	per L. it.	5,000,000
Sommacco	quint. m.	500,000	» »	10,000,000
Olii.	»	8,000	» »	560,000
Legumi	casse	25,000	» »	250,000

Se a questi prodotti e valori, aggiungiamo i grani, cotoni, acciughe, sardelle, giungiamo ad un'esportaz. totale di circa 23,000,000.L. it.

TERMONDE. — Città del Belgio (Fiandra orientale) al confluente della Dendra e della Schelda, a 24 chilom. da Brusselle. — 8,000 ab. — Vi giungono, per la Schelda, le navi marittime. — Nel 1859 vi arrivarono 68 legni, portanti 6,494 tonn. — 45 erano inglesi, 6 francesi, 6 annoveresi, 6 danesi, 5 olandesi, 4 belgi, 2 svedesi, 1 norvegese, 1 prussiano, 1 spagnuolo, 1 italiano. I due principali alimenti dell'attività industriale e commerciale di Termonde sono le grane oleose e gli olii.

TERRA NUOVA. — (V. San Giovanni di Terra Nuova).

TETUAN. — Città del Marocco, a circa 7 chilom. dal Mediterraneo. — 26,000 ab. — Il terreno produce frutta, grani, legumi; — l'industria, armi bianche, armi da fuoco, marocchini, tessuti di lana, cinture di seta, *azulejos* (mattoni coloriti), mobili ecc. — Il movimento commerciale si esercita sopra un valore di 3 a 4 milioni di L. it.

THERMIA. — Città ed isola delle Cicladi. — Esporta vino, formaggi, miele, cipolle, seta.

THIONVILLE. — Città del dipart. della Mosella in Francia, a 3° 49' 53" long. E. e 49° 21' 30" lat. N. — 15,000 ab. — Fortezza. — Attivo commercio di esportazioni di grani. Industria siderurgica antica e poderosa.

THSIUEN-TCHEU-FU, o CHINCHEW. — Città di Cina, alle foci del Tsin-kiang, a 24° 56' 12" lat. N. e 116° 31' 10" long. E. — Ottimo porto. — Emporio grandissimo degli zuccheri, e forte importazione di oppio e di tessuti di cotone.

TIFLIS. — Cap. della Giorgia, nell'impero di Russia, a 41° 42' lat. N. e 42° 6' long. E. — 47,000 ab. — Sulle due rive del fiume Kura, tributario del Caspio, non trae che poco vantaggio da questa via navigabile, ostrutta lungo tutto il suo corso. — L'importazione, che ammonta da 700 ad 800 mila rubli all'anno, consiste principalmente in zuccheri, materie da tinta, caffè, vini e spiriti, metalli, tessuti. — Se le comunicazioni fossero migliori, lo spirito industriale potrebbe svolgersi ampiamente, grazie alla varietà ed abbondanza dei prodotti della Transcaucasia. I principali sono frumento, orzo, grano turco, fagiuoli, riso, sesamo, ricino, grana di lino e di canape. Le sole esportazioni che abbiano qualche importanza finora sono: seta greggia, robbia, zafferano, sale, nafta, cera, caviale, bestiame, cuoia ecc.

Una moneta russa, coniata specialmente per la Giorgia, è d'argento:

doppio abbas, di 40 *kartuliheri* o *kopeck* = L. it. l. 60 c., *abbas* = 80 cent., e *mezzo abbas* = 40 cent. — Vi ha pure il *tchuruk* = 80 cent. La moneta di conto con la Persia e la Tartaria è il *thoman* di 6 rubli = L. 24, e diviso in 10 *sachib-kiran* = L. 2. 40 cent. — La misura lineare è l'*arechinna* = 978 millimetri. — Le sostanze liquide o secche sono determinate a peso, cioè a *koda* = 32,761 chil. ed a *liter* = 3,686 chil. — I pesi commerciali sono: *otar* (per zucchero, caffè, tè, spezie, piombo e metalli preziosi) = 163 1/4 gr.; *misani* (per seta) = 11,768 chil., *tilani* (per farina, riso, frutta, siroppi, commestibili, nafta, cotone) = 13,821 chil.; — pei liquidi: *tunga* = 6,686 chil.

TOLEDO. — Città di Spagna, a 61 chilom. S. O. di Madrid. — Le sue celebrate fabbriche d'armi sono oggi andate in decadenza, benchè vi sussistano ancora, con alcune manifatture di sete e di panni.

TOLEDO. — Città dell'Ohio, negli Stati Uniti, non lungi dal lago Eriè. — Ferrovie, canali e fiumi la riannettono a tutta la fertilissima valle dell'Ohio e le danno un'immensa importanza commerciale. — I principali articoli del suo commercio sono: farine e grani, alcool, bestiami, carni secche, pelli, potasse, legnami da costruzione, spezierie, cristalli, stoviglie, ecc. Nel 1858 entrarono a Toledo 2,834,000 ettolitri di farine e grani.

TOLONE. — Città di Francia, a 43° 71′ 9″ lat. N. o 3° 35′ 26″ long. O. — Gran porto militare e commerciale sul Mediterraneo. — Movimento della navigazione nel 1859: entrata 1,546 navi cariche, per tonnellate 111,074; uscita 869 navi cariche, per 57,375 tonn. Il principale commercio consiste, per l'importazione, in grani, legname da costruzione, carbone di legno, zucchero, caffè, canape, ferro e carbon fossile; e, per l'esportazione, in vini, tannino, olio ecc.

TOLOSA. — C. l. dell'Alta-Garonna, in Francia, a 43° 35′ 46″ lat. N. e 0° 53′ 45″ long. O. — 95,000 ab. — Industria attiva in molini da grano, fabbriche di vetture, di falci, lime, acciaio, lavori di rame ecc. Il commercio si alimenta specialmente di olii, saponi, sali, coloniali, lane ecc.

TOMBUCTU', o TIMBOCTU'. — Celebre città del Sudan o Nigrizia, nell'Africa centrale, a 18° 3′ 45″ lat. N. e 4° 5′ 10″ long. O. — Sorge sulle rive del Niger, il più gran fiume dell'Africa occidentale, il che le dà una grande importanza commerciale. I trafficanti di Tomboctù non sono, la più parte, che agenti di quelli di R'dames, Mogador, Marocco, Fez. Vi si importano tessuti, armi ed altri prodotti europei, e se ne esportano l'oro, gli avorii, le materie tessili ecc. del centro d'Africa.

TORINO. — Città d'Italia, attualmente capitale del Regno, a 5° 21′ 25″ long. E. e 45° 4′ 8″ lat. N. — 170,000 ab. — Centro di un'attiva industria serica, libraria, metallurgica, chimica ecc. — La sola fabbricazione di tessuti di seta occupa 1,600 telai, dando lavoro a 4,000 operai. (V. ITALIA).

TORONTO. — C. l. dell'Alto Canadà, colonia inglese nell'America settentrionale, sulla riva sinistra del lago Ontario. Attivo commercio.

Le esportazioni (oltre a 7 milioni di fr.) consistono principalmente in grani e farine, lane gregge, pelliccerie, pelli, legname, potasse, burro, grane di lino, piselli ecc. Le importazioni, il cui valore oltrepassa alquanto quello delle esportazioni, sono cotoni, lane e sete manufatte, chincaglieria, ferri, carboni, tè, caffè, zucchero ecc.

TOURANE o HAN. — Città del Regno di Annam nella penisola Transgangetica in Asia, su cui vanta signoria la Francia. — È uno de' più bei porti del mondo.

TOURCOING. — Città francese nel dipart. del Nord, celebre per la produzione dei pannilani. Le 52 filande di lana che vi esistono fanno lavorare 4,620 braccianti.

TOURNAY. — Città del Belgio (Hainaut), a 50° 30′ 17″ lat. N. e 1° 03′ 02″ long. E. — 32,000 ab. — Importante per le sue fabbriche di tappeti, di berretti di cotone e di lana, tessuti di tela, filatura del lino ecc.

TOURS. — C. l. del dipart. d'Indra e Loira, in Francia, a 47° 23′ 46″ lat. N. e 1° 38′ 36″ long. O, sulla sinistra riva della Loira. Importante per la tipografia, filatura e tessitura della seta ecc.

TRAPANI. — Città marittima della occident. costa di Sicilia, presso al Capo Lilibeo, a 38° 2′ lat. N. e 10° 12′ long. E. — 30,000 ab. — Ottimo porto ed ancoraggio. — Il territorio produce grani, olii, vini, riso, zafferano, mandorle, soda, sommacco, cotone, legumi. Il valore totale di queste produzioni annue somma ad oltre 30 milioni di L. — Grandi saline, che danno circa 1,000 quintali metrici di sale, di un valore di 4 milioni di L. all'anno. — Le navi inscritte in quel porto sono 360, di un tonnellaggio di 9,200 tonn. — Il movimento annuo medio di quel porto è, di oltre a 10,000 navi, per più di 600,000 tonn., tra l'entrata ed uscita riunite.

TREBISONDA. — Città della Turchia asiatica, sul mar Nero, a 41° 3′ 12″ lat. N. e 37° 13′ 52″ long. E. — 50,000 ab. — Dopo Costantinopoli, è il più importante emporio marittimo della Turchia. — Due sono i porti, il più orientale è il migliore. — Cinque linee di vaporiere (le *Messaggerie Imperiali*, il *Lloyd Austriaco*, la *Ottomana*, la *Russa di Odessa*, l'*Anglo-Ellenica*) fanno il servizio fra Trebisonda e Costantinopoli. — Il commercio di quella piazza, che nel 1830 non raggiungeva 30 milioni di L., eccede ora 200 milioni, ed è destinato a maggiori incrementi. — È quasi interamente di deposito e di esportazione. — Importantissimo è il transito per la Persia e la Transcaucasia. — Le importazioni dall'Europa consistono specialmente in zuccheri, panni, seterie, armi, articoli di moda, cuoia e scarpe, vini e liquori, chincaglierie. Le esportazioni per l'Europa sono sete gregge, seme di bachi da seta, pelli di bue e di buffalo, lane, filo da cucire, rame, mignatte. — Il movimento marittimo di Trebisonda fu:

nel 1839	navi 295.	tonn.	53,204
» 1849	» 381.	»	175,033
» 1859	» 626.	»	288,174

Da un eccellente rapporto del Console italiano, sig. Verdinois, riproduciamo i due quadri statistici seguenti:

Commercio e navigazione generale nel porto di Trebisonda dall'anno 1852 *al* 1861.

ANNI	NAVIGLI		TOTALE	TONNELLATE	EQUIPAGGIO	VALORE DEL CARICO IMPORTATO	NUMERARIO IN GRUPPI
	a vela	a vap.					
Importazione							
1852	130	98	228	118,762	9,166	53,706,625	—
1853	32	86	118	64,183	4,190	43,567,528	—
1854	48	69	117	42,595	2,823	50,376,825	(*)6,004,400
1855	56	73	129	79,558	3,050	70,674,725	—
1856	223	94	317	83,402	3,588	70,407,600	5,323,250
1857	193	82	275	84,635	6,167	75,733,550	—
1858	51	173	224	106,070	8,788	95,765,225	—
1859	195	176	371	147,422	9,604	81,394,050	—
1860	91	184	275	115,235	9,333	85,415,250	—
1861	91	161	252	105,501	7,979	55,332,375	—
Totali	1,110	1,196	2,306	945,343	66,690	680,569,750	11,32*,650
Esportazione							
1852	117	98	215	115,384	8,999	16,190,300	7,687,550
1853	24	86	110	62,815	4,110	18,221,225	5,449,725
1854	43	69	112	41,865	2,764	4,729,525	9,487,950
1855	49	73	122	78,902	2,977	12,015,775	7,528,300
1856	82	94	176	84,635	5,288	17,467,425	9,616,100
1857	193	82	275	104,310	6,167	37,083,350	5,550,000
1858	140	173	313	146,432	8,643	30,719,850	24,855,325
1859	189	176	365	414,587	9,354	25,893,525	20,001,107
1860	84	184	268	105,527	9,572	39,752,375	12,486,125
1861	76	161	237	101,246	7,829	31,644,525	5,896,900
Totali	997	1,196	2,193	1,253,701	65,903	231,715,875	69,657,282

(*) In quest'anno e ne' successivi il commercio ebbe un grand' impulso pel movimento della guerra in Crimea, e per le sue conseguenze.

Prospetto dei navigli italiani approdati in questa rada dall'anno 1851 *al* 1861.

ANNI	NAVIGLI	TONNELLATE	EQUIP.	VALORE DEL CARICO		OSSERVAZIONI
				importato	esportato	
				L. it.	L. it.	
1851	—	—	—	—	—	
1852	—	—	—	—	—	
1853	—	—	—	—	—	
1854	1	178	12	—	51,000	Giunse vuoto per levare un carico di frumento.
1855	—	—	—	—	—	
1856	2	567	25	44,000	—	Di questi due legni, uno giunse vuoto da Riach, e l'altro da Kamiesch, con carico di oggetti e merci diverse occasionate dallo abbandono della Crimea par parte dei Francesi.
1857	—	—	—	—	—	
1858	—	—	—	—	—	
1859	3	920	33	45,000	—	Carichi di carbone di terra in tonnellate 900.
1860	10	2,978	136	125,275	—	
1861	5	1,434	65	111,850	70,000	
	21	5,877	271	326,125	121,000	

Pei PESI E MONETE, (V. COSTANTINOPOLI). — Il *pol imperiale* di Russia = 125 piastre; il pezzo d'oro da 20 L. = 121 piastre; la lira sterlina = 153 p.; il *medjidie* d'oro = 140 p.; il rublo argento 24 p.; lo scudo da L 5 = 30 p.; il *medjidie* d'argento = 28 p.; il ducato = 72 p.; l'aggio sui metallici, 25 %.

TRIESTE. — Cap. del litorale illirico, porto franco e precipuo emporio marittimo dell'impero austriaco, all'estremità N. E. dell'Adriatico a 45° 38′ lat. N. e 11° 26′ 17″ long. E. — 110,000 ab. — Porto poco spazioso, ma buono. — La marina mercantile austriaca è in continuo aumento, e Trieste ne è il centro massimo. Ecco, durante un quinquennio, il movimento di quel porto:

1.° COLL'ESTERO.

	ENTRATA.		USCITA.		TOTALI.	
	Navi.	Tonn.	Navi.	Tonn.	Navi.	Tonn.
1855.	2,348.	363,651.	1,953.	333,106.	4,301.	696,757
1856.	2,410.	389,490.	1,918.	309,949.	4,328.	699,439
1857.	2,105.	369,719.	1,855.	316,771.	3,960.	686,490
1858.	2,647.	430,390.	2,093.	333,893.	4,740.	764,283
1859.	2,098.	327,463.	1,887.	286,362.	3,985.	613,825

2.° COI PORTI AUSTRIACI.

	ENTRATA.		USCITA.		TOTALI.	
	Navi.	Tonn.	Navi.	Tonn.	Navi.	Tonn.
1855.	6,976.	318,356.	5,450.	286,333.	12,426.	604,689
1856.	7,304.	331,794.	5,739.	298,023.	13,043.	629,817
1857.	7,257.	340,020.	5,735.	285,877.	12,632.	625,897
1858.	6,407.	298,266.	5,218.	276,343.	11,625.	574,609
1859.	6,369.	275,872.	5,928.	301,197.	12,297.	577,069

Il movimento commerciale operatosi nello stesso periodo, fu:

1.° Coll' Estero.

	Importazione.	Esportazione.	Totale.
1855. . . . . . L.	193,863,000.	116,364,000.	310,227,000
1856. . . . . . »	238,054,000.	141,178,000.	379,232,000
1857. . . . . . »	209,517,000.	140,780,000.	350,297,000
1858. . . . . . »	237,300,000.	104,279,000.	341,579,000
1859. . . . . . »	166,926,000.	91,487,000.	258,413,000

2.° Coi Porti Austriaci.

1855. . . . . . L.	66,348,000.	98,994,000.	165,342,000
1856. . . . . . »	76,285,000.	125,013,000.	201,298,000
1857. . . . . . »	73,935,000.	111,144,000.	185,079,000
1858. . . . . . »	58,710,000.	121,465,000.	180,175,000
1859. . . . . . »	51,375,000.	113,175,000.	164,550,000

Misure *lineari: piede* = 0,3161 m.; *tesa* = 1,896 m. — *Di capacità: orna* = 12 *scudele* di 3 $^1/_2$ *boccali;* 40 *boccali* = 56,6052 lit. — Pesi e Monete (V. Vienna).

TRINCOMALEE. — Città e porto della costa N. E. di Ceylan a 8° 3' lat. N. e 79° 3' long. E. — Magnifico porto, ma scarso commercio.

TRIPOLI di BARBERIA. — Città marittima, e cap. della reggenza omonima, sulla costa settentrionale d'Africa, vassalla della Porta ottomana, a 32° 53' 58" lat. N., e 10° 51' 08" long. E. — 15,000 ab. — Da un rapporto del Console italiano colà ricaviamo i dati importanti che seguono:

Il territorio della reggenza di Tripoli presenta circa mille miglia di coste. Nella scarsa sua popolazione sonvi poco più di 3,000 Maltesi, od altri Europei, di cui circa 2,000 nella città di Tripoli, da 300 a 400 al Bengasi e gli altri, divisi in piccoli gruppi, in alcune località del litorale.

Al Governo della famiglia Karamanli subentrò, nel 1835, il dominio diretto della Porta.

La posizione di Tripoli, sul punto più rientrante della costa, sarebbe molto favorevole all'attivazione di rapporti diretti col centro dell'Africa, ove il vasto deserto, che si estende al sud del territorio della reggenza non la isolasse dalle contrade interne.

Le condizioni generali del commercio nel Mediterraneo hanno mutato a danno dei rapporti diretti di Tripoli, con Livorno. Per le sue franchigie, il porto di Livorno era divenuto il deposito di tutti gli articoli d'importazione di Tripoli, cioè cotonina inglese, conterie (specie di vetro di diversi colori ad uso di corone, collane, ecc.), chincaglieria, armi di Germania, prodotti coloniali, drogherie, carte, seterie di Firenze e di Lucca, panni ricamati.

Codesti articoli ora si fanno venir più facilmente da Malta, perchè sono spediti colà direttamente da' centri di produzione.

Nell'anno 1829, 28 bastimenti italiani e tre austriaci importarono a Tripoli 1913 tonnellate di merci caricate in Livorno, per il valore complessivo di lire 700,000; da Malta ed altri porti importarono 2242 tonnellate, del valore di lire 324,000, cioè in tutto lire 1,024,000, ovvero quasi la metà dell'importazione generale, salita nel 1829 a L. 2,435,750.

La prevalenza della bandiera italiana sulle altre apparisce eziandio dallo stato comparativo di esportazione nell'anno medesimo tra il commercio italiano e la cifra generale in lire 991,750.

Il notevole divario tra l'importazione e l'esportazione veniva bilanciato da monete e oggetti preziosi, provenienti dalla tratta dei Neri e dalla pirateria.

Le condizioni prospere del commercio e della navigazione italiana in questi paraggi cessarono coll'anno 1829. Però nell'anno 1845, che fu uno dei migliori dopo l'insediamento del Governo turco, sei bastimenti italiani poterono caricare a Livorno per Tripoli 553 tonnellate di merci ricche, ma tre di codesti legni dovettero completare il loro carico a Malta, ove, insieme con otto altri, pure di bandiera italiana, imbarcarono per Tripoli 677 tonnellate.

Da quell'epoca le importazioni da Livorno a Tripoli andarono sempre scemando a vantaggio di Malta.

I legni italiani non tralasciano tuttavia di frequentare Tripoli. Ci vengono nella speranza di trovare noli di ritorno per Livorno, od a esercitare il cabotaggio fra Malta, il Bengasi e Alessandria: l'esportazione di commestibili, negli anni di buon raccolto, e l'importazione negli altri, forniscono alimento al cabotaggio.

Il movimento generale della navigazione e del commercio a Tripoli è ora maggiore di quello che non fosse anticamente.

Nell'anno 1861 s'importò da Livorno al Bengasi ferro, stagno, ecc., per il valore totale di lire 8,900, e si esportò dal Bengasi per Livorno grano, orzo, spugne, pelli di capra salate e secche per il valore totale di lire 24,840.

Nel 1861, entrarono al Bengasi 96 legni carichi, di cui due italiani. Ne uscirono 135, di cui otto italiani.

Dall'agosto 1859 all'agosto 1860, le importazioni al Bengasi ascesero a lire 493,190 di cui 12,984 sotto bandiera italiana.

Dall'agosto 1860 all'agosto 1861, le importazioni ascesero a 496,470, lire di cui 42,900 sotto bandiera italiana.

Dall'agosto 1859 all'agosto 1860, le esportazioni dal Bengasi sommarono a lire 1,007,750, di cui 114,950 sotto bandiera italiana.

Dall'agosto 1860 all'agosto 1861, le esportazioni sommarono a lire 1,323,535 di cui 56,300 sotto bandiera italiana.

All'E. del Bengasi esiste la magnifica rada di Bomba, la più sicura del N. dell'Africa, ma di nessuna importanza commerciale.

Intorno alla parte toccata in questo movimento generale al commercio ed alla navigazione italiana, è da notarsi che di 18 legni qui approdati con carichi diversi nell'anno 1861, uno venne da Livorno con merci

ricche; uno pure da Livorno, con riso per le truppe; uno dalla Sardegna con carbone; cinque vennero da Patti (Sicilia), e dieci da Malta, dal Bengasi e da Alessandria, carichi di grano e orzo. L'esportazione sembra più favorevole: cinque dei suddetti bastimenti poterono caricare direttamente per Livorno alizzari, sena, pellami, denti di elefanti, stracci, ecc.; cinque ritornarono in Sicilia in zavorra (con poche ceneri di soda e commestibili); gli altri otto partirono pure in zavorra (con pochissime merci). — Nello stesso anno un brigantino anglo-maltese e uno ottomano fecero vela da Tripoli per Livorno coi soliti articoli di esportazione e ne tornarono carichi di merci ricche.

Per le antiche relazioni di Livorno con Tripoli gli italiani trovansi tuttora in possesso del commercio d'importazione e di esportazione. Siccome le conterie di Venezia formano uno dei principali elementi del commercio coll'interno, la società delle fabbriche unite di canne, di vetro e smalto ha istituito qui un'agenzia con depositi importanti, la quale si è posta al primo rango del commercio suddetto.

I prodotti, che da Tripoli si esportano, sono: l'orzo, il grano, l'olio, gli alizzari; nel regno animale i bovi e alcuni pellami; di prodotti minerali havvi in commercio soltanto il sale natrone. Esistono a Brega, verso la reggenza di Tunisi, grandi saline ove i Veneti caricavano altre volte; oggi codeste saline sono date in appalto dal Governo e servono al consumo del paese. Si esportano altresì da Tripoli: denti di elefante, pennacchi, polvere d'oro sena, ecc., provenienti dall'interno dell'Africa.

Il paese manca di fiumi e di acque d'irrigazione; il raccolto è quindi interamente subordinato alle pioggie.

Principale articolo d'importazione è la cotonnina inglese, il cui tenue prezzo si adatta alle meschine risorse degli Arabi, presso i quali trova sempre crescente favore.

Tale tessuto viene in parte da Livorno, ma il maggior numero dei generi d'importazione si spediscono qui da Malta; i principali tra questi sono: le conterie di Venezia, le armi, le chincaglierie di Germania ed i legnami.

Tra i pochi prodotti italiani, che si smerciano a Tripoli, figurano i *taffetas*, i fazzoletti di seta all'araba; da Lucca il *mantino* o *taffetas*, grosso di colori diversi, e fazzoletti da collo di Firenze.

Due sono i porti nella reggenza: il porto di Tripoli è grande e si potrebbe facilmente rendere sicuro; ora i bastimenti vi sono in pericolo col vento *greco tramontana* N. N. E., perpendicolare alla parte aperta del porto medesimo; il porto del Bengasi, di accesso difficile; è utile solo ai legni minori.

Riguardo al cabotaggio la concorrenza dei legni turchi, greci e maltesi limita molto i profitti degli Italiani. Il nolo, da qui al Bengasi, o a Malta, è di circa lire 8 la tonnellata, e di 16 per Alessandria. Il trasporto di viaggiatori per Alessandria, vale a dire per una distanza di circa mille miglia, è di lire 10, e per il Bengasi di lire 5.

Pel recente trattato conchiuso dall'Italia colla Porta, gli Italiani sono favoriti al pari delle altre nazioni.

I conti si tengono generalmente in piastre di Costantinopoli, o in mabubi da 20 piastre, equivalenti a lire italiane 4, salvo le piccole variazioni di cambio, cui van soggette tutte le monete estere; il tallero vale ora piastre 26, il colonnato piastre 27, e lo scudo da 5 franchi piastre 25. Vi sono tuttora in circolazione le antiche monete di Tripoli, cioè il Ghersch di piastre 2 ½, pari a mezzo franco, e si vedono inoltre delle sebille, delle piastre di Tunisi, equivalenti a centesimi 60. La moneta più comune è quella da 20 *parà*, ossia ½ piatra di Costantinopoli.

L'oro si pesa a mitical, pari a chilogrammi 0,00477. Tutte le merci in genere si pesano a cantaro da 100 rotoli di 16 oncie l'uno, pari a chilogrammi 50,7908.

I commestibili si smerciano generalmente a chilò di Costantinopoli, corrispondente a litri 33,158. L'olio si vende a giarra, pari a lit. 11,659. Il vino a barile veneto, pari a litri 69,936. Le stoffe si misurano a pick, pari a metri 0,553.

I Consoli hanno piena giurisdizione sui propri nazionali, onde verrebbero assistiti dal Governo locale nell'arresto di marinai disertori.

L'emigrazione italiana non ha sensibilmente variato negli ultimi anni, perocchè l'Europeo, quando giunga ad una fortuna che gli permetta di vivere altrove, si diparte da queste contrade. Il solo maltese sembra rimanervi volentieri, e ciò precipuamente per simpatia di razza, di lingua e di costumi. L'europeo è attratto qui dalla facilità di commerciare con piccoli capitali; i capitali grandi non vi troverebbero nemmeno collocamento.

TRIPOLI DI SIRIA. — Città della Turchia asiatica, a due chilometri dal Mediterraneo, a' piedi di una diramazione del Libano. — 15,000 ab. — Cattiva rada. — La pesca delle spugne è una delle principali industrie del luogo — Fa un commercio abbastanza attivo coll' Egitto e con la Turchia.

TROY. — Città dello Stato di Nuova York in America, sulla sinistra dell'Hudson, collegata con le precipue vie ferrate e navigabili degli Stati Uniti. — È un gran centro manifatturiero; le principali sue industrie sono la metallurgia del ferro, la chincaglieria, la coltelleria, la fabbricazione delle macchine, ecc. ecc.

TROYES. — C. l. del dipart. dell'Aube in Francia, a 48° 32′ 14″ lat. N. e 1° 48′ 2″ long. E. — 32,000 ab. — Numerose manifatture di berretti di cotone, maglie, guanti, sapone, mostarda, candele di cera, pettini di corno, corde di strumenti ecc.

TRUXILLO. — Città dell'Honduras, nell'America centrale, a 15° 51′ lat. N. e 88° 28′ long. O. — Il commercio della repubblica e de' suoi porti di Truxillo e di OMOA, si fa sovratutto per BALIZE (V. questi nomi) e CUBA. Vi approdano però alcuni bastimenti di provenienza dagli Stati Uniti e da Curaçao. — MISURE (V. BALIZE); il *vara* = 0,835 m. — PESI: *quintale* = 46 chilogr.; *arroba* = 11,500 chil. — Le MONETE correnti sono: la *sterlina inglese* = 4 piastre 87 cent.; il *da* 40 *lire piemontese* = 7 p. 75 cent.; il *da* 20 *lire* = 3 p. 87 c. ½; lo *scellino*, il *da* 5 *franchi*, il *franco* ecc.

TUDJURRA, o TADJURRA. — Piccola piazza marittima, sulla costa orientale d'Africa, all'ingresso del mar Rosso, a 11° 46′ 36″ lat. N. e 40° 38′ 30″ long. E. — Le carovane dell'Abissinia vi portano caffè, cera, avorio, e schiavi per l'Arabia.

TULA. — Città della Russia europea, a 54° 12′ lat. N. e 34° 53′ long. E., sull'Upa affluente dell'Oka. — 58,000 ab. — Molte fabbriche d'armi assai celebrate. — Vi si fabbricano pure circa 400,000 armoniche all'anno.

TUNISI. — Cap. del Tunisino, Stato del settentrione dell'Africa, a 36° 46′ 48″ lat. N. e 7° 50′ 52″ long. E. — I bastimenti scaricano nel porto della Goletta. — 80,000 ab. — I prodotti del territorio sono: oli, grani, orzo, granturco, miglio, bestiami, lane, datteri, carrube, indaco, robbia, miele e cera, spugne, pelli di lione e pantere. — La industria locale produce armi da taglio, berretti, pelli concie, selle ed arnesi da cavalli, lavori d'ebanisteria, pipe, tabacchiere, tappeti ecc. — Il movimento commerciale marittimo versa sovra quindici milioni circa di L. all'anno — MISURE *lineari*: *draa* = 0,49 m. — *Di capacità per liquidi: kolla* = 10 litri; *bicca* = da 35 a 40 litri. — *Per materie secche: saa* = 125 chilogr. (pel grano). — MONETE d'oro: *bumia* = 100 piastre; *bukamsia* = 50 piastre; *bonakerim* = 20 piastre; *buachra* = 10 piastre. — D'argento: *bakacusa* = 5 piastre; *buarba* = 4 piastre; *butleta* = 3 piastre; *burialin* = 2 piastre; *burial* o *piastra* = L. 0,65 a 75 cent.; *nupia* = ½ piastra.

TURCHIA o IMPERO OTTOMANO. — Uno dei più vasti Stati del globo, composto di due parti: Turchia europea, e Turchia asiatica. — Vanta poi un'autorità nominale sopra vari paesi vassalli o tributarii. — Superficie 2,085,596 chilom. quadr. — Popolazione:

in Europa	11,100,000	23,350,000
in Asia.	12,250,000	
Stati tributarii:		
Province danubiane	4,400,000	8,200,000
Egitto, Tripoli e Tunisi	3,800,000	
Totale		31,550,000

Cap. COSTANTINOPOLI (V.). — FINANZE: Rendita 286,100,605 lire. — Spese 335,150,800 L. — Pel commercio, V. COSTANTINOPOLI, VARNA, ERZERUM, BRUSSA, SMIRNE, TREBISONDA ecc.

TWER. — Città della Russia europea, a 56° 52′ lat. N. e 33° 10′ long. E. — 25,000 ab. — Centro importante del traffico interno della Russia, massime pel commercio del ferro, dei cereali, del sego, della canape. — Grandi fabbriche di chiodi e d'altre ferramenta.

U

UDINE. — Città della Venezia, in Italia, sulla Roja e sulla ferrovia da Venezia a Trieste, a 46° 3′ lat. N. e 10° 54′ long. E. — 25,000 ab

— Fabbriche di tela, tessuti di cotone, seta e pannilani, concerie, fabbriche di cappelli, carta, raffineria di zucchero. — Il ramo più notevole di commercio è la seta.

ULMA. — Città del Wurtemberg, sulla sinistra del Danubio, al confluente dell'Iller e del Blau; stazione della ferrovia da Stoccarda a Frederichschafen, e da Ulma ad Augusta. — 21,000 ab. — Attiva navigazione fluviale. — Fabbriche di tele di lino e di cotone: ottime sono sovratutto le tele damascate: la metallurgia vi è pure in progresso, massime pei lavori di ottone e di latta. — Fabbriche di tabacco. — Raffinerie di zucchero di barbabietola. — Il precipuo ramo di traffico è quello dei cereali. Secondo è quello dei legnami da costruzione.

UNIONE (La). — Porto del San Salvador nell'America centrale, uno dei più belli e sicuri del Pacifico. — Prende ogni giorno maggiore importanza come emporio precipuo di quella parte del nuovo mondo. — Esporta indaco, cuoi, pelli, tabacco, sigari, argento, pepe, gomma elastica, amido, riso, sale, lana.

URUGUAY. — Stato dell'America Meridionale. — Superficie 290,000 chilom. quadr. — Popol. 301,000 ab. — Cap. Montevideo (V).

Finanze: circa 10 milioni di L. annue.

Movimento Commerciale nel 1859: Importazioni L. 29,316,000. — Esportazioni 82,784,000. — Totale 112,100,000.

Navigazione: 3,793 navi, per 531,377 tonn., di cui 1,921 navi, e 275,573 tonn. all'entrata, ed il resto all'uscita

UTICA. — Città del New York negli Stati Uniti, sulla riva sud del Mahawk. — Grandi seghe meccaniche, costruzione di macchine. — Numerose vie ferrate e canali le danno un attivissimo commercio.

UTRECHT. — Città dei Paesi Bassi, sopra un ramo del Reno. — 55,000 ab. — Fabbriche di macchine a vapore, farina, tabacco e sigari, acido solforico, mattoni, tegole ecc. — Emporio del commercio interno del regno. Nel 1860 la ferrovia portò 6,781,830 chilogr. di merci; nello stess'anno vi giunsero 2,212 navi portanti 114,074 tonnellate.

V

VALACHIA. — Uno dei principati Danubiani, parte precipua dell'antica *Dacia Trajana*, la cui cap. è Bucharest. — La grande arteria fluviale su cui siede, dà una notevole importanza commerciale a questo paese, le cui importazioni ammontano a circa 130 milioni di piastre, e ad un valore circa uguale le esportazioni. — Ecco le misure ed i pesi, relativamente ai quali abbiamo a questo articolo rimandato il lettore nell'art. Bucharest (V. anche Braila).

Misure *lineari*: *stingena* o *cherbau voda* = 1,962 m.; *palma* = 1,962 decim.; *dedjetta* = 1,962 centim.; *linié* = 1,962 millim.; *stingena constantin voda* = 2,020 m. (la palma, la dedjetta e la linié in proporzione); *prajina* = 5,896 m.; *kot* = 6,665 decim. — *Di capacità* per

materie secche: *banitza* = 51,12 lit.; *piccola banitza* = 25,26 lit.; *kila* = 5,11 ettol.; *oka* = 0,012 ettol.; *dramma* = 0,003 lit. — *Di capacità* per liquidi: *oka* = 1,095 lit.; *litra* = 2,790 decil.; *dramma* = 0,027 decil.; *vadravidro* = 1,095 decal.

Pesi: *oka* = 1287 chilogr.; *litra* = 3,119 decagr.; *dramma* = 3,119 centigr.; *kantar* = 57,517 chilogr.

Monete *di conto*: *piastra* da 60 *paras*, o zvanzica da 20 kreuzer. — *Reali: para* = L. 0. 37; *zvanzica* = L. 0. 84; *khronthaler* = L. 5. 64; *gripsor* = L. 5. 07; *rublo* = L. 3. 85; *colonnato* o *diricli* = L. 5. 26; *ikilik* = L. 2. 35; *yusluk* = L. 3. 10.

VALDIVIA. — Città e porto del Chili, all'estremità più meridionale di questa contrada dell'America occidentale. — Immense foreste secolari ne occupano gran parte del territorio, e la lavorazione ed il commercio del legname sono le precipue fonti di prosperità per quella città e provincia. Il traffico estero si fa quasi tutto per Valparaiso (V.). Tuttavia Valdivia importò nel 1859 per 6,901 piastre in merci estere, e direttamente esportò per 9,830 piastre.

VALENZA. — Parecchie città portano questo nome. — L'una nell'Italia settentrionale, di un'importanza commerciale secondaria. — Una seconda in Francia, c. l. del dipart. della Drôme, sulla destra del Rodano, al cui traffico dà un certo movimento l'esservi stazione della ferrovia da Lione al Mediterraneo. — Ma la più notabile delle città di questo nome è in Ispagna, porto di mare sulla destra del Guadalaviar, a 2 chilom. dalla foce nel Mediterraneo, a 39° 28′ 34″ lat. N. e 2° 45′ 5″ long. O. — 70,000 ab. — Il setificio ne è la precipua industria, i cui vellnti e damaschi godettero già una riputazione europea. Manifattura reale di tabacco, fabbriche di tela, guanti ecc

Il movimento della navigazione nel 1858 fu (entrata ed uscita assieme) di 6,157 navi, per 511,554 tonn. — Il commercio presentò nell'anno stesso:

Importazioni . . .	L. it.	47,988,000
Esportazioni. . . .	»	6,355,000
Totale.	L. it.	54,343,000

L'esportazione consiste in vini, zafferano, aranci, scarti di seta, carta da sigaretti; l'importazione in coloniali, chincaglierie ecc.

VALENCIENNES. — Città di Francia (dipart. del Nord), centro industriale importante, per la coltivazione delle miniere di carbon fossile, per gli alti forni, per le costruzioni di macchine, fabbricazione di zucchero di barbabietola, e per le celebrate sue tele battiste.

VALPARAISO. — Uno dei centri commerciali più importanti del Pacifico, sulla costa del Chili, a 33° 1′ 7″ lat. S. e 74° 2′ 1″ long. O. — 53,000 ab. — Baia molto esposta ai venti. — Una Compagnia inglese, *The Pacific Steam Navigation Company* ha una linea di piroscafi che due volte al mese porta dispacci e viaggiatori da Valparaiso a Panama e viceversa, per la corrispondenza d'Europa. — La massima parte del commercio è fatta da case europee. — Ecco le principali merci importatevi nel 1859:

	Piastre.		Piastre.
Articoli di mode	92,358	Macchine	324,387
Riso	118,000	Merceria	146,333
Zucchero greggio	983,614	Merinos	175,539
Id. raffinato	911,863	Mobili	125,407
Flanella	253,936	Mussoli	248,614
Calzature	132,208	Scialli di lana	206,333
Vetture	44,924	Id. di lana e cotone	113,411
Casimiri	306,928	Tessuti varii	645,741
Cotoni	117,571	Abiti fatti	211,206
Ferri	263,498	Sacchi vuoti	260,400
Tessuti di cotone	997,725	Seterie	166,727
Id. per calzoni	442,574	Cappelli di paglia	148,317
Tessuti di seta	285,298	Id. di lana	120,971
Tela da sacco	127,494	Bordati	279,618
Oreficeria fina	116,562	Tappeti	106,512
Legname da costruzione	129,910	Candele	125,680
Id. da ebanisteria	109,136	Erba mate	363,604

Valparaiso dà pochi ritorni all'Europa; e le navi sono obbligate spesso a recarsi a caricare di metalli o minerali a Caldera, o a Coquimbo, di salnitro a Iquique, di guano alle isole Chincha.

Ecco qual fu negli anni seguenti il movimento generale del traffico:

Anni.		Importazione.	Esportazione.
1851	piastre	25,066,536.	8,957,290
1852	»	24,639,812.	9,768,167
1853	»	23,132,070.	6,280,727
1854	»	21,548,051.	5,459,939
1855	»	25,236,769.	6,960,464
1856	»	28,804,094.	4,733,648
1857	»	29,236,691.	5,890,120
1858	»	21,421,745.	5,818,889
1859	»	16,765,787.	8,949,216

Le merci d'importazione, eccettuati i risi e zuccheri greggi del Perù, la Chancaca, ed il Mate, sono prodotti europei o degli Stati Uniti. Quelle di esportazione sono mercurio, carbon fossile, orzo, carni secche o salate, rame, biscotto, farina, lana, frumento, legnami, noci, formaggi, argento.

Il movimento marittimo di quel porto apparirà dalle cifre seguenti:

	ENTRATA.		USCITA.	
	Navi.	Tonnellate.	Navi.	Tonnellate.
1852	1,145.	330,678.	1,180.	335,925
1853	1,154.	333,845.	1,164.	333,311
1854	1,146.	316,585.	1,145.	313,026
1855	1,267.	361,243.	1,239.	247,858
1856	1,132.	341,150.	1,111.	330,139
1857	1,174.	388,800.	1,134.	316,490
1858	1,072.	345,170.	1,112.	357,215
1859	1,031.	332,756.	1,037.	325,463

Lo sbarco e l'imbarco si fanno nel modo più imperfetto e vizioso possibile; cioè col mezzo delle piatte ed a braccia d'uomini, con spese e ritardi infiniti.

Le merci importate in consumo vendonsi d'ordinario in dogana ed a sei mesi, tranne lo zucchero, che si vende ad otto o dieci mesi. Quelle in transito si vendono del pari in dogana ed a sei mesi. Per l'esportazione, il rame, le cuoia, i frumenti, si vendono a contante, le farine a sei mesi. Il salnitro, a contante, consegnabile ad Iquique. — Lo sconto delle fatture è a 12 %, ma è facoltativo per ambe le parti. — Le commissioni di vendita sono: 7 1/2 % per le merci estere in genere; 5 % per le merci di provenienza americana, francese, spagnuola, italiana, inglese; 2 1/2 % di garanzia per le vendite a termine o agli incanti; 1 1/2 % per mediazione; 1 % per magazzinaggio; 6 % per vendita di merci indigene, compreso il del credere. Le commissioni di compra sono: 2 1/2 % per merci del paese, al contante; 5 % per compra a fido; 1 % per oro ed argento a contante; 1 % sul ritorno in cambiali od in specie metalliche. — Pagasi 5 % su vendita di navi; 2 1/2 pel del credere quando essa vendita è a termine; 5 % per agenzia di noleggio. — La mediazione, in generale, è 1/2 per vendita di merci straniere od indigene; 1/4 per vendita di rame e metalli preziosi; 1 % per carboni, legname ed altre merci di poco valore; 1/4 per titoli. — I pesi e le misure sono quelli di SANTIAGO (V.); in dogana però ed anche nel commercio, dove predominano gli Inglesi e gli Americani, si misurano i tessuti ad jarda, i liquidi a gallone.

CAMBI.

Londra . . . . 1 piastra per ± 48 pence.
Parigi . . . . 1 id. per ± 5 franchi.
Amburgo . . . . . . 1 id. per ± 513 den. b.
Nuova York, a 8 % più o meno di perdita.

VAN DIEMEN. — (V. HOBART TOWN).

VANNES. — C. l. del dipart. del Morbihan, in Francia, a 47° 39′ 31″ lat. N. e 5° 05′ 42″ long. O. — 13,000 ab. — Porto di mare, a cui giungono i bastimenti di 150 tonn.; quelli di maggior portata debbono fermarsi a Coulan, a 4 chilom. di distanza.

VARNA. — Città e porto della Turchia europea, in Bulgaria, sul mar Nero, tra il Capo Calata e Sokanlik. — 15,000 ab. — Notevole commercio, che rappresenta un annuo movimento di circa 30 milioni di lire. — La circostante pianura produce più di 10 milioni di kilé (misura di Costantinopoli) di grani. — La Bulgaria possiede inoltre molto bestiame; la miglior lana è la *zigay*, bianca, nera o grigia; la lana *stogos* si esporta in Transilvania; la *zurkan* è consumata sul luogo. — Si trafficano pure pelli di buffalo, di buoi, vacche, capre ed agnelli. — Vi si importa ferro, rame, stoffe, caffè, spiriti, zucchero, pepe, sale, carrube, carbon fossile ecc. — Da 5 a 6,000 navi entrano annualmente nel porto, che è inoltre servito da piroscafi ottomani, russi, francesi ed austriaci.

Il tonnellaggio generale è di circa 200,000 tonnellate. — Il *kilé* usato a Varna è = 4 *kilé* di Costantinopoli = 148 lit.; l'*oka* è la stessa che a Costantinopoli = 1,283 chilogr.

VARSAVIA. — Cap. della Polonia, sulla sinistra della Vistola. — 160,000 ab. — La navigazione di questo fiume, le strade e le ferrovie di cui il paese è assai bene provvisto, danno a quella città un notevole movimento commerciale. — L'industria è in gran parte esercitata da tedeschi. Consiste in birrerie, distillerie d'acquavite, fabbrica di tessuti di lana, cotone, lino, cappelli, calze, cuoio, selleria, carrozze, macchine, lavori di ferro, prodotti chimici, carta, cera e tabacco. — Alla metà di giugno gran fiera delle lane.

MISURE. — Benchè per legge sia obbligatorio il sistema metrico russo (V. PIETROBURGO), sono però ancora in uso le antiche misure polacche, cioè: *lineari: sazen* (pertica) = 3 *lokiec* (aune) = 0,576 m., di 2 *stopa* (piedi) = 0,288 m., da 12 *cale* (pollici); il *cal* = 42 *linie* (linee) di 2 millimetri l'una. — *Di capacità:* pei grani: *korzec* = 2 *polkorce* = 4 *cwierci* = 32 *garniec* = 128 litri; il *garniec* è l'unità, che dividesi in 4 quarti, suddivisi a loro volta in 4 parti; il *last* = 30 *scheffel*. — *Pei liquidi: bezka* (tonnellata) = 25 *garniec* di 4 *kwarts*, di 4 *kwaterki*; la *kwarta* è l'unità = 1 litro; la *konnew* = 5 *garniec* = 20 litri; lo *stangiew* = 50 *garniec* = 200 litri.

PESI. — *Centnar* = 4 *kamieni* = 100 *funty* o libbre; la libbra, che pesa 405,504 = 16 once, di 2 *luths;* il *lut* = 4 dramme, da 3 scrupoli, da 24 grani, da 5 $^1/_2$ graniki, di 8 milligrammi. — MONETE (le russe).

CAMBI.

Piazze.	Termine.	Certo.	Incerto.
Amburgo	1 e 2 mesi data	300 m. banco. . .	± 151. 10 rubli.
Amsterdam. . .	2 mesi data	250 fiorini	± 132 — »
Berlino	a vista e 2 mesi data	100 tall. prussiani	± 101 — »
Danzica	id.	100 id.	± 93. 275 »
Lipsia	2 mesi data	100 id.	± 93. 275 »
Londra	3 mesi data	1 lira sterlina .	± 6. 74 »
Mosca	a vista e 2 mesi data	100 rubli.	± 99. 625 »
Pietroburgo. . .	a vista e 1 mese data	100 id.	± 99. 625 »
Parigi	1 e 2 mesi data	100 franchi	± 88. 95 »
Vienna	2 mesi data	150 fior. conv. . .	± 107. 25 »

VENEZIA. — Regina un tempo dell'Adriatico, dominatrice dei mari, soggetta oggi ancora alla tirannide austriaca, a 45° 25′ lat. N. e 10° 1′ long. E. — 120,000 ab. — Ritornata ch'ella sia al Regno d'Italia, retta a libertà, collegata alla gran rete ferroviaria europea, migliorato il suo porto, è destinata ad uno splendido avvenire. Come a Genova è riserbato il grande commercio occidentale, e l'approvvigionamento della valle del Reno, appena le Alpi sieno forate da una ferrovia, così Venezia estenderà ad oriente e nelle valli Danubiane la sua sfera d'azione. — Nel 1859 il movimento del suo porto fu:

	ENTRATA.		USCITA	
	Navi.	Tonnellate.	Navi.	Tonnellate.
Navi a vela......	3,887.	325,338.	3,808.	322,472
Id. a vapore....	694.	211,947.	658.	196,769
Totali....	4,581.	537,285.	4,466.	519,241

Il commercio territoriale si aggirò sopra i valori seguenti:

Anni.		Importazioni.	Esportazioni.	Totali.
1855..	L. it.	91,492,000.	53,816,000.	145,308,000
1856..	»	105,359,000.	53,247,000.	158,606,000
1857..	»	106,806,000.	49,247,000.	156,053,000
1858..	»	129,994,000.	47,285,000.	177,279,000
1859..	»	96,872,000.	44,587,000.	141,459,000

Il commercio marittimo fu:

Coi Porti Esteri.

1855..	L. it.	23,462,000.	22,126,000.	45,588,000
1856..	»	21,454,000.	20,304,000.	42,048,000
1857..	»	30,557,000.	15,613,000.	46,180,000

Coi Porti Austriaci.

1855..	L. it.	12,141,000.	5,895,000.	18,039,000
1856..	»	11,790,000.	6,873,000.	18,663,000
1857..	»	11,785,000.	4,946,000.	16,731,000

Fra le industrie, un tempo floridissime, rimangono ancora le seguenti:

	Stabilimenti.		Quantità.		Valore.
Conterie..........	N.° 30.	chilogr.	1,750,000.	L. austr.	8,000,000
Raffinerie di zucchero..	» 2.	»	1,750,000.	»	3,000,000
Seterie...........	» 8.	»	—	»	2,000,000
Candele..........	» 5.	»	450,000.	»	1,800,000
Cuoi e pelli........	» 11.	»	200,000.	»	800,000
Berretti e coperte lana.	» 5.	»	100,000.	»	500,000
Tele cotone, canapa e lino	» 18.	»	200,000.	»	500,000
Fonderie sego.......	» 4.	»	200,000.	»	120,000
Saline............	» 1.	»	8,000,000.	»	200,000
Tabacchi..........	» 1.	»	700,000 di tabacco da naso, e		
		»	900,000 da sigari.		

Oltre al sistema metrico decimale, sono in uso nel commercio le seguenti: Misure *lineari*: *piede* = 0,3477 m.; *passo* = 5 piedi; *pertica grande* o *cavezzo* = 6 piedi; *pertica piccola* o *chebbo* = 4 $^1/_2$ piedi; per le stoffe: *braccio da lana* = 0,6833 m.; *braccio da seta* = 0,6387 m. — *Di capacità*, per materie secche: *moggio* = 4 *staia* = 333,268 litri; *staio* = 2 *mezzeni* = 4 *quarti* di 4 *quarteroli* = 83,317 litri. — Pei liquidi: *barile* = 6 *secchi* = 24 *bozze* di 2 *quartucci* = 64 *boccali* = 64,385 lit.; *mastello* = 75,116 lit.; *anfora* = 4 *bigoncie* = 600,9337 lit.; *botte* = 751,1672 lit.;

burchio = 60 botti. — Per l'olio: *migliaio* = 40 *miri* = 6,316 ettolitri; *miro* = 15,79 lit.; *botte* = 2 migliaia.

PESI: *centinaio* (quintale) = 100 libbre; e *migliaio* = 1000 libbre; *miro* = 25 libbre; la *libbra grossa* = 12 *once* di 192 *carati* = 476,998 gr.; la *libbra leggiera* o *piccola* = 301,229 gr.; la *carica* = 4 *centinaia*. — Per la seta, la *libbra* = 307,4406 gramme. — MONETE. — (V. VIENNA).

VENEZUELA. — Stato della parte più settentrionale dell'America del Sud, nel bacino dell'Orenoco. — Superficie 1,114,184 chilom, quadr. — Popol. 1,564,000 ab. — Cap. CARACAS (V). — Paese pressochè vergine ancora e destinato, per l'immensa produttività del suolo e per la felicissima posizione geografica, al più grande avvenire economico e commerciale.

VERA CRUZ. — Il principale porto della costa orientale del Messico, in fondo all'omonimo golfo, a 19° 11′ 52″ lat. N. e 98° 29′ long. O. — Clima estremamente malsano, con endemica la febbre gialla. — 16,000 ab. — Il porto è cattivo, ma la eccellente sua posizione sulla linea del grande commercio, ne assicura la economica importanza. — Sotto il regime coloniale spagnuolo, esso era uno dei precipui centri di spedizione e di affari dell'America; e la fiera che tenevasi periodicamente in vicinanza a Gialapa, dava luogo ad un movimento di 27 milioni di piastre. Prima della rivoluzione che staccò il Messico dalla metropoli, le importazioni salivano in annua media a 15 milioni di piastre, e le esportazioni a 22 milioni di piastre, senza contare il contrabbando che valutavasi a sette milioni di piastre. Ma le guerre e le continue fazioni, che da quell'epoca in poi non hanno cessato di desolare la bella contrada, scemarono grandemente quella prosperità. In oggi il commercio di Vera Cruz si calcola a circa 130 milioni di fr., di cui 88 sono per le importazioni. — Le esportazioni principali sono: metalli preziosi, cocciniglia, vainiglia, gialapa, cuoio, tabacco, caffè e rame. — Le rimesse tra Vera Cruz e l'estero non si fanno d'ordinario direttamente; il cambio dei ritorni non è in uso che con l'Inghilterra e la Francia. Le rimesse sulle altre piazze si operano in numerario spedito da Vera Cruz, o con emissioni su Londra, l'Hâvre o Bordeaux, d'onde poi sulle piazze di destinazione. — Le monete estere aventi un valore intrinseco uguale o superiore a quello delle messicane, hanno corso; le più usitate sono le once e le piastre spagnuole, le aquile e le frazioni degli Stati Uniti; le monete inglesi, francesi ed altre non sono ammesse che come merce.

VERSAILLES. — C. l. del dipart. di Senna ed Oise, a 19 chilom. O. S. O. da Parigi. — 40,000 ab. — Celebre per la reggia e pei magnifici giardini, economicamente ha scarsa importanza.

VERVIERS. — Città del Belgio (prov. di Liège). — 28,000 ab. e coi sobborghi 40,000. — Uno dei precipui centri del lanificio. L'importazione delle lane estere, che nel 1856 era di 10,338,000 chilogr., ammontò nel 1860 a 13,931,000 chilogr. — Esistono nei dintorni miniere di pirite, di zinco e di piombo.

VIBORGO. — Porto di mare della Finlandia (impero di Russia), a 60° 42 lat. N. e 26° long. E. — 4,000 ab. — Fiere importanti il 2 feb-

braio ed il 21 settembre. — Esporta granaglie, cuoio, legnami ecc.; ed importa tabacchi, oli, aringhe, sale ecc. — Oltre al sistema metrico russo, sono in uso le seguenti: Misure *lineari: fot* = 297 millim.; l'*auna* = 594 millim.; il *famn* = 1,781 m. — *Di capacità: kanne* = 2,617 lit.; l'*ohm* = 157 lit.; la *tonnellata* = 125 $^5/_8$ lit.; il *foder* = 942 litri. — Pesi: *skalpund* = 425 gr.; *lispund* = 8 chilogr. $^1/_2$; *skeppund* = 170 chilogrammi.

VICENZA. — Città della Venezia, a 45° 32′ 24″ lat. N. e 9° 13′ 9″ long. E. — 35,000 ab. — Una delle più belle città della valle del Po, per sontuosità di palagi. — Traffica cereali, vini, sete, drappi di seta, velluti, panni, cappelli di paglia, tele, porcellana, stoviglie, carta e legname da costruzione. Rinomati sono i marmi del Vicentino; belle cave di pietre litografiche; vi si trova pure il caolino.

VICTORIA. — Città e capitale della colonia inglese di Hong-Kong in Cina, sulla costa N. dell'isola, a 22° 16′ 30″ lat. N. e 111° 50′ 24″ long. E. — 70,000 ab., dei quali 60,000 cinesi. — L'Inghilterra vi ha eretto un arsenale, ampi magazzini e cantieri. — È la sede dei servizi della Compagnia peninsulare ed orientale nei mari di Cina, che la pongono in regolare comunicazione con Canton, E-mui, Manilla, Singapore, Shang-hai, Bombay, Calcutta ecc. — Nel 1857 vi entrarono 1,005 navi, portanti 517,408 tonnellate.

VICTORIA. — Porto-franco e c. l. dello stabilimento coloniale formato dalla Compagnia della baia di Hudson nell'isola di Quadra e Vancouver, nella Colombia inglese. — La scoperta dei terreni auriferi del Fraser fatta nel 1858 ne ha grandemente accresciuto l'importanza.

VICTORIA MELBOURNE. — (V. Melbourne).

VIENNA. — Cap. dell'impero d'Austria, sulla destra riva del Danubio, a 48° 12′ 32″ lat. N. e 14° 2′ 30″ long. E. — Coi suoi 36 sobborghi, contiene oltre a 500,000 ab. — Riunita da ferrovie con Brunn ed Olmnz, Praga, Dresda, Berlino, Amburgo, Cracovia e Varsavia, con Presburgo, Pesth, Szolnok, Seghedin, Temeswar ed il basso Danubio, con Raab e le contrade alla destra di questo fiume, con Trieste e Venezia pel Soemmering, con Gratz, Cilli e Lubiana, non che con la parte occidentale di Germania ed orientale della Francia. — Grande è lo sviluppo industriale viennese. La filatura del cotone è attivissima in tutto l'arciducato d'Austria, ed il suo centro principale è nello stabilimento di Pottendorf con oltre a 52,000 fusi. Importanti sono nei sobborghi di Vienna le fabbriche di seterie, nastri, scialli, lanaggi, mode, stoffe di cotone, costruzione di macchine, prodotti chimici, candele, bottoni, strumenti di chirurgia, d'ottica, di precisione, di celebri piani, oreficeria, carta, cuoio, vetture, raffinerie di zucchero, birrerie ecc.

La felice posizione geografica di Vienna ed il suo raccordo colla rete ferroviaria dell'Europa centrale le assicurano un grande commercio. — L'organizzazione doganale austriaca presenta certe anomalie, che è bene conoscere: il *zollverband* (o rete doganale) non abbraccia la totalità territoriale della monarchia; ma ne sono esclusi il distretto di Brody, sul

confine della Polonia russa, i porti di Trieste, di Venezia e di Fiume, non che l'Istria intera, che godono di privilegi speciali. Inoltre la Dalmazia, e le isole di Quarnero hanno un peculiare regime doganale. Il sistema daziario del resto non è più, dopo il 1853, inspirato alle antiche teorie restrittive assolute, ma sì a una moderata protezione fondata sulla tassazione *ad valorem*. I prodotti manufatti sono però tuttora colpiti da diritti abbastanza alti, che tendono naturalmente ad incagliare il traffico.

Vienna possiede tre grandi stabilimenti di credito: la Banca Nazionale privilegiata d'Austria; il Credito mobigliare austriaco, e la Società di Sconto della Bassa Austria, oltre a vari altri istituti minori.

La Banca austriaca, di cui fu ordinata la creazione nel 1816, si costituì nel 1818; essa ha il capitale di 80 milioni di fiorini in banconote; il suo privilegio spira col 1866. Di essa si è sempre servito il governo austriaco nei suoi grandi imbarazzi finanziari, sia per operare il ritiro e la trasformazione della carta monetata dello Stato in banconote, sia per sovvenzionare l'erario con eccessive emissioni di biglietti.

MISURE *lineari: fuss* = 0,3161 m., *zoll* = 0,0263 m.; *klafter* = 1,896 m.; *ruthe* = 3,793 m.; *elle* = 0,7792 m.; *stab* = 1,1688 m. — *Di capacità*, per grani: *metzen* = 61,5045 lit.; *halke metze* = 30,7522 lit.; *viertel* = 15,3761 lit.; *achtel* = 7,6830 lit.; *muller maassel* = 3,8415 lit.; *gran maassel* = 1,9207 lit.; *piccolo maassel* = 0,96035 lit.; *becher* = 0,4802 lit.; *muth* = 1845,135 lit. — Per liquidi: *maas* = 1,4151 lit.; *halke-maas* = 0,7075 lit.; *seitel* = 0,3537 lit.; *eimer* = 56,6052 lit.; *fuder* = 1813,14 lit.; *dreiling* = 1359,85 litri.

PESI: *centner* = 100 *pfund*; il *pfund* = 56,012 chil.; *loth* = 17,5 gr.; *quentche* = 4,375 gr.; *stein* = 11,20 chil.; *saum* = 154,004 chil.; il carico delle navi si conta a 300 *libbre di last* = 2240 chilogr.

MONETE. — Oro: *corona* (1857) = L. 34. 337; $1/2$ *corona* in proporzione; *ducato imperiale* = L. 11. 856; *ducato di Kremnitz* (Ungheria) = L. 11. 897; *sovrana d'oro* = L. 35. 167; *ducato* o *zecchino di Venezia* L. 11. 938. — Argento: *fiorino d'unione* (1857) = L. 2. 444; *tallero d'unione* (1857) = L. 3. 776, i sottomoltipli in proporzione; *fiorino specie* = L. 2. 598; *pezza da* 10 *kreutzer nuovi* = L. 0. 220; *pezza da* 5 *kreutzer nuovi* = L. 0. 110; *tallero di Maria Teresa* = L. 5. 197; *tallero di convenzione da* 2 *fiorini* = L. 5. 197, le frazioni in proporzione; *pezza da* 6 *kreutzer* (1848) = L. 0. 260; *zwanziger da* 20 *kreutzer* = L. 0. 866; *zehner da* 10 *kreutzer* = L. 0. 433; *pezza da* 17 *kreutzer* = L. 0. 734; *pezza da* 7 *kreutzer* = L. 0. 302; *pezza da* 5 *kreutzer* = L. 0. 216; *grosso da* 3 *kreutzer* = L. 0. 129.

CAMBI.

Piazze	Termine.	Certo.	Incerto.
Amburgo.	breve vista	100 m. banco. .	± 111 fiorini.
Amsterdam . . .	2 m. data e br. vista	100 fior. corr. .	± 125 a 125. 50 fior.
Augusta	uso 17 g. e 2 m. data	100 fior. Aug. .	± 126 a 126. 50 »
Berlino	2 mesi data	100 tall. Prussia	± 220 fiorini.
Breslavia.	id.	100 id.	± 220 »

Piazze.	Termine.	Certo.	Il certo.
Bucharest	31 giorni vista . . .	1 fior. conv. .	± 474 paras.
Costantinopoli. .	id. . . .	1 id. .	± 474 »
Francoforte s/M.	3 mesi data	120 fior. del Sud	± 125. 25 a 126 fior.
Genova.	2 m. data e br. vista	300 L.	± sconto 7 p. %.
Lipsia	id.	100 tall. Prussia	± sconto 4 p. %.
Londra.	3 m. data e br. vista	10 lire sterline.	± 147. 75 florini.
Lione e Marsiglia	2 mesi data	100 franchi . . .	± 58. 50 »
Parigi	id.	100 id. . . .	± 58. 60 »
Trieste	3 mesi data . . , . .	100 fiorini. . . .	± 98. 1/2 »
Venezia	1 e 2 mesi data. . .	100 id.	± 145. 25 »

VIENNA. — Città di Francia, dipart. dell'Isere, sulla ferrovia da Lione al Mediterraneo. — Fu già un tempo la rivale di Lione nel commercio, massime d'armi, d'ancore e di lame di spada. — Oggi ancora ha una notevole importanza industriale dovuta alle acque della Gere, che fanno muovere più di 500 molini e macchine, specialmente in stabilimenti metallurgici.

VIGO. — Città marittima e trafficante di Gallizia in Ispagna, sull'Oceano. — Cattivo porto, stazione dei piroscafi della Peninsulare, che vanno da Londra a Gibilterra. Il movimento della navigazione a vela fu nel 1858 di 111 navi, stazzanti 33,178 tonn. Il commercio esterno rappresentò nello stess' anno un movimento di L. 2,598,000, di cui 2,163,000 all' importazione, e 435,000 all' esportazione. — Il maggior traffico si fa con Cuba, l'Inghilterra, il Portogallo e la Francia.

VILNA. — Città di Russia, in Europa, a 54° 41′ lat. N. e 22° 33′ long. E., al confluente della Vileïka con la Vilia, che raggiunge poi il Niemen presso Kovno. — 50,000 ab. — Su questa via fluviale esporta cereali, legnami, grane oleose, lini, canape, stoppa, oli di grane, potassa, seghi, pelli; ed importa sale, aringhe, vini ecc. — Gran fiera dal 29 aprile al 15 maggio.

W

WASHINGTON. — Cap. degli Stati Uniti, nel distretto di Columbia. — Essa non è che un centro puramente amministrativo, senza grande importanza commerciale ed economica.

WEN-TCHEU-FU. — Città cinese, nella provincia di Tche-kiang, a 28° 2′ 15″ lat. N. e 118° 29′ 37″ long. E., alla foce del Ngeu-kiang. — Il porto non è aperto al traffico estero; ma è frequentato abusivamente dalle navi dei mercanti stranieri residenti a Ning-po. Vi si trovano in copia ombrelli, oggetti di bambù, ed altri prodotti dell' industria orientale.

WEYMOUTH. — Città e porto d'Inghilterra, nella contea di Dorset, alla foce del Wey nella Manica. Fa un attivo commercio d' importazione.

WHAPMOA o WHAMPU. — Più esattamente *Hoang-pù*, villaggio dell'isola omonima, nel fiume delle Perle (Tchu-kiang), a dodici miglia dalla città Canton, di cui è il porto, dove si fermano la maggior parte delle navi che trafficano con questa grande piazza di Cina. (V. Canton).

WHITEHAVEN. — Città e porto d'Inghilterra, contea di Cumberland, con importanti manifatture di cotone, cordami, tele da vele; cantieri da costruzione; esportazione di carbone, pietre calcari, fili, grane, lino, legname, frutta, sapone.

WHYDAH. — Villaggio della occidentale costa d'Africa, nel golfo di Guinea, a 6° 18′ 30″ lat. N. e 0° 15′ 39″ long. O., stato già uno dei centri principali della tratta dei negri, ed oggi divenuto un emporio del commercio di olio di palma, di legno *camwood*, di avorio, che si permutano con polvere, fucili, tabacco, vini, acquavite e cauris (conchiglie-moneta). Vi hanno fattorie la Francia, l'Inghilterra ed il Portogallo; ma a quel traffico prendono parte ancora gli Amburghesi, i Brasiliani e gli Stati Uniti.

WIELICSZKA. — Città dell'impero d'Austria, in Gallizia, sulla ferrovia da Dembica a Cracovia. Celebre per le sue immense miniere di sale, che occupano 1,000 operai e 100 cavalli, e danno un prodotto di oltre a quindici milioni di lire.

WILMINGTON. — Città della Carolina del Nord negli Stati Uniti, a 34 miglia, dall'Atlantico, sulla sinistra del fiume Cape Fear, che non è navigabile dai grossi bastimenti. Le precipue esportazioni sono: legname da costruzione, trementina, resine, catrame, pece, pigne, riso, cotone, che rappresentano un valore annuo di circa 24 milioni di franchi. L'industria manifattrice conta ivi buone seghe meccaniche, mulini, distillerie, cantieri da costruzione ecc.

WISMAR. — Porto del granducato di Mecklemburgo-Schwerin, sur un piccolo golfo del Baltico, a 53° 53′ lat. N. e 9° 7′ long. E. — Industria attiva in tabacchi, campane, cuoio, lino, carte da giuoco, birra, acquavite. Importante vi è pure la pesca. Importazioni di carbon fossile, ferri, bosselleria, sale, soda, liquori; esportazione di grani, grane oleose ecc.

WORCESTER. — Città d'Inghilterra, c. l. dell'omonima contea, a 50° 9′ 30″ lat. N. e 4° 20′ 30″ long. O. — 30,000 ab. — Attiva industria: fabbriche di guanti, di porcellana, di scarpe e stivali, di serrature, di sellerie, di chiodi, concerie.

WORCESTER. — Città del Massachusetts, negli Stati Uniti, tra Boston, Providence e Norwich, grandi centri commerciali, ai quali la collegano ferrovie. — Grandi fabbriche di fil di ferro, d'armi, fonderie, fabbriche di macchine e strumenti ecc.

WU-SUNG. — Piccola città di Cina, a 25 miglia da Shanghai, sul confluente del Wu-Sung e del Yang-tsé-kiang. Stazione dei navigli inglesi depositarii d'oppio chiamati *receiving ships*, e centro di questo pingue commercio.

WURTEMBERG. — Stato della Germania meridionale, il cui commercio coll'Italia è destinato a prendere un grande sviluppo, quando la ferrovia attraverso le Alpi elvetiche abbia riunito al lago di Costanza il porto di Genova. — Superficie 19,450 chilom. quadr. — Popolazione 1,720,708 ab.

Y

YAMBO. — Piccola città marittima del Hedjaz, in Arabia, porto della città santa di Medina, come Djedda lo è della Mecca. — Cattivo ancoraggio.

YANAON. — Fattoria francese in India (V. Pondichery) sulla costa di Orissa a 16° 43′ lat. N. e 80° 5′ long. E., al confluente del Coringny e del Godavery. Le navi possono rimontare il primo di questi fiumi fino alla città durante i monsoni di S. O., da marzo a settembre. Vi si importano rame e merci europee, e se ne esportano grani e tessuti di cotone.

YASSY o JASSY. — Capitale della Moldavia, a 20 chilom. dal Pruth. — 80,000 ab. — Non ha che poca importanza commerciale, per la quale la cede a Galatz (V.).

YEDO. — Una delle cinque città imperiali del Giappone e residenza del Taicun, luogotenente del Mikado o sovrano pontefice del Nipon, a 35° 40′ lat. N. e 137° 00′ 0″ long. E. — Benchè non sia la capitale dell'impero, titolo che spetta a Miakc, essa è però la più importante città dell'estremo Oriente. Immenso ed estremamente perfetto è lo sviluppo che vi ha preso l'industria, massime il setificio, la metallurgia, la gioielleria, i bronzi, le tappezzerie, la carta, i vetri, le tinte, i liqnori ecc. — In quanto al commercio, diremo solamente, che nel secondo semestre del 1859 il movimento dell'esportazione e dell'importazione sotto bandiera inglese, americana ed olandese, fu di 141,177 lire st. e 17 scellini (3,529,446 L. 25 c.) — L'apertura, benchè condizionata e sovente turbata dalle gelosie locali, dei porti giapponesi ai mercatanti europei, accordata dagli ultimi trattati, non può che imprimere un grande svolgimento a quel pingue traffico.

YOKU-FAMA. — Porto giapponese, nella parte occidentale della baia di Yedo, a 35° 26′ lat. N. 139° 40′ long. E. (di Greenwich). Non è che un villaggio, ma la sua vicinanza a Karagawa, l'avamporto di Yedo, gli dà una certa importanza come buon ancoraggio dei bastimenti destinati a questa metropoli.

YPRES. — Città del Belgio, nella Fiandra occidentale, a 50° 51′ 05″ lat. N. e 0° 32′ 49″ long. E., celebre per la fabbrica dei rinomatissimi pizzi, che occupa nei dintorni circa 40,000 operaie. Fra le varie qualità di questi pizzi, la più celebre è quella conosciuta sotto il nome di *pizzo di Valenciennes*, di cui si fanno di tutte le qualità da 30 centesimi fino a 2,000 franchi al metro.

Z

ZAARA o ZAGARA. — Piccola città della Turchia europea, in Romelia, a 110 chilom. da Andrinopoli. Vi si fabbrica molta essenza di rosa e vi si fa un attivo commercio.

ZANTE. — Città marittima sulla costa orientale dell'omonima isola, una delle sette Jonie, a 37° 47′ lat. N. e 22° 43′ long. E. L'isola è la più fertile dell'arcipelago, ha 45,000 ab.; produce molta uva passolina, olio d'oliva ecc. Vi si fabbricano tessuti di cotone, di seta, fazzoletti, sciarpe, sacchi e tappeti di pelo di capra, tegole, mattoni, sapone (V. Corfù).

ZANZIBAR. — Città sull'omonima isola, posta ad oriente dell'Africa, a 6° 9′ 36″ lat. S. e 30° 51′ 36″ long. E. — La popolazione della città è di circa 25,000 ab., e dell'isola 100,000. — Il movimento generale della navigazione nel 1860 fu di 151 bastimenti, per 45,826 tonn., divisi press'a poco egualmente tra arrivi e partenze. Gli Stati Uniti figurano in questo totale per 14,633 tonnellate, la Francia per 11,079, Amburgo per 8,060, e Mascate per 8,354. — Gli articoli importati dagli Stati Uniti furono: armi da fuoco, cotoni, farina, filo di rame, fili d'ottone, palme, zucchero, tabacco; quelli importati dalla Francia, armi bianche, armi da fuoco, acquavite, vino, vermut, candele, berrette, stoviglie, tessuti, sapone ecc. — Le esportazioni principali sono: coppale, corde di cocco, cuoi secchi, garofano, avorio, pimento, caffè, cera, cauris, sesamo, sego ecc. — Secondo i trattati conclusi dall'Iman di Mascate e di Zanzibar con le potenze occidentali, la maggior parte delle merci estere non paga che un dazio di 5 % *ad valorem*. Non vi hanno proibizioni all'entrata nè all'uscita. — Tutto il numerario in circolazione proviene dalle nazioni europee; la moneta di conto è la piastra, rappresentata dal tallero di Maria Teresa. — Il sistema metrico varia coi luoghi: a N. di Mombaza, il *rotolo* o libbra arabica = 0,444576 chilogr.; il *maund* o *meu* = 1,333728 chil.; *frazela* = 16,004736 chil. — A S. di Mombaza, il *rotolo* = 453 gr.; la *frazela* = 15,836. — L'unità di capacità è la *kila* = 3,557 lit.; il *kibaba* = 0,889 lit.; il *noss-kibaba* = 0,445 lit. — Le merci preziose (caffè, garofani, avorio) vendonsi a *frazela*, cioè a peso. — In certi luoghi 60 chilogr. = 1 *djezela*, altrove se ne richiedono 100; 2,103 *djezela* = 1 *kaundi*.

ZARA. — Cap. della Dalmazia, nel nord di questa provincia austriaca, sull'Adriatico, a 44° 6′ 31″ lat. N. e 12° 53′ 33″ long. E. — 19,000 ab. — Vasto porto, ma poco profondo ed esposto ai venti boreali. — Buone distillerie di rosolii, e per la fabbrica del celebrato maraschino. Vini, oli, mandorle formano gli oggetti precipui dell'esportazione. (V. Ragusi).

ZEA. — C. l. dell'omonima isola, fra le Cicladi, nell'Arcipelago. — Buon porto. — Esportazione di orzo, vallonea, oli e vini.

ZEBID. — Città dell'Yemen, in Arabia, tra Moka e Hodeida. — Ha concerie di pelle, fabbriche di scarpe e sandali, di *zemzamiehs*, o bottiglie di cuoio, tintorie di azzurro per le lane.

ZEILAH. — Due luoghi della costa d'Abissinia, sul mar Rosso, portano questo nome; uno a 11° 20′ lat. N. e 40° 45′ long. E. in faccia ad Aden, l'altro più a Nord in faccia delle isole Dhalac (V.). Lo stesso nome, come pure quello di Murzuk (V.) si dà alla capitale del Fezzan, in Africa.

ZEITUN. — (V. Lamia).

ZOLLVEREIN. — Parola composta delle due voci tedesche *Zoll*, dogana, e *Verein*, associazione, e significante l'associazione doganale tra tutti gli Stati germanici, ad eccezione dell'Austria, delle città anseatiche (Brema, Amburgo, Lubecca), del Mecklemburgo, dei ducati di Holstein e Lauemburgo, e del principato di Lichtenstein. — L'origine di questa possente confederazione doganale è dovuta alla Prussia, le cui province orientali erano separate dal resto della monarchia per l'interposizione dell'Annover, del Brunswick e dell'Assia Cassel, e che soffriva molti danni economici e commerciali da questo frazionamento provenienti. Essa cominciò quindi fin dal 1818 una serie di trattative con gli Stati vicini, tendendo a formare un consorzio, fondato sulla unita amministrazione doganale e sul proporzionale riparto dei proventi fiscali che ne derivano, trattative che furono di pien successo coronate.

Giusta il censimento del 1858 la popolazione degli Stati collegati era come segue:

Prussia	abitanti	18,107,294
Lussemburgo	»	192,196
Baviera	»	4,621,279
Sassonia reale	»	2,122,148
Turingia	»	1,043,771
Annover	»	1,865,104
Wurtemberg	»	1,690,898
Baden	»	1,334,652
Assia Cassel	»	699,798
Assia Darmstadt	»	862,997
Bunswick	»	249,771
Oldemburgo	»	236,789
Nassau	»	435,777
Francoforte	»	80,611
Totale	abitanti	33,542,465

Questi 33 $^1/_2$ milioni di abitanti sono ripartiti sopra una superficie totale di 502,260 chilom. quadrati. — Nel 1861 questa popolazione era salita a 34,705,694.

La riunione di tutti quegli Stati in una sola ampia cerchia doganale doveva avere ed ebbe per effetto di stimolare immensamente in ciascuno di essi l'industria ed il commercio. Applicando il grande e fecondo principio della *vastità del campo di produzione e di smercio*, il Zollverein determinò un enorme progresso economico in tutta la Germania.

Commercio esterno. — La storia commerciale del Zollverein comprende tre distinte fasi. La prima abbraccia il periodo 1834-1846, ed

è l'epoca più brillante; la seconda corre dal 1847 al 1853. La terza continua fino ad oggi; dal 1853 al 1857 essa rappresenta ancora un periodo d'incremento, ma da quest' ultimo anno in poi fuvvi una sensibile reazione, la quale, quantunque perdendo ogni giorno della sua intensità, non ha però ancora fatto luogo ad una forte recrudescenza. La tavola seguente mostra dal 1834 al 1858 l'annuo valore medio del commercio estero. Le somme vi sono indicate in milioni di talleri (tallero = L. 3. 75).

Periodi ed Anni.	Importaz.e talleri	Esportaz.e talleri	Transito talleri	Imp. ed Esp. riun. talleri
1834-38	127. 2.	157. 6.	58. 4.	284. 8
1839-43	180. 6.	176. 7.	55. 3.	357. 3
1844-46	216. 9.	174. 7.	69. 5.	391. 6
1850-52	187. 9.	178. 8.	83. 9.	366. 7
1853	203. 9.	251. 4.	105. 5.	455. 3
1854	269. 1.	334. 1.	122. 0.	603. 2
1855	315. 8.	308. 6.	167. 0.	624. 4
1856	350. 1.	318. 8.	146. 9.	668. 9
1857	354. 0.	353. 1.	144. 4.	707. 4
1858	321. 5.	350. 8.	111. 8.	672. 3

Il prodotto delle dogane, da cui l'importanza commerciale si misura, fu:

nel 1855	talleri 26,323,371	nel 1858	talleri 28,606,592
» 1856	» 26,156,451	» 1859	» 23,757,542
» 1857	» 26,395,788	» 1860	» 24,102,243

Nel 1835 il provento doganale dello Zollverein non era che di talleri 14,515,722 — La proporzione per cento delle esazioni operate nel 1860 nei diversi Stati fu:

Prussia	58. 87 p. %	Assia Elettorale	1. 27 p. %
Lussemburgo	— 61 »	Assia Granducale	1. 96 »
Baviera	5. 22 »	Turingia	1. 47 »
Sassonia	9. 87 »	Brunswick	1. 16 »
Annover	9. 14 »	Oldemburgo	1. 01 »
Wurtemberg	1. 78 »	Nassau	— 35 »
Baden	3. 89 »	Francoforte	3. 50 »

Insieme . . . . 100.

Da ciò risulta, che la Sassonia con circa 2 milioni d'abitanti figura per 9 $^{9}/_{10}$ p. % nelle importazioni, mentre la Baviera con oltre 4 milioni e $^{1}/_{2}$ di abitanti, non vi conta che per 5 $^{2}/_{10}$ p. %.

ZURIGO. — Cap. del più popoloso e più importante cantone della Svizzera, dopo quello di Berna, all'ingresso settentrionale dell'omonimo lago. — 20,000 ab. — Una magnifica rete ferroviaria l'unisce a tutti i centri di popolazione e di affari della Confederazione. — Zurigo è essenzialmente manifattrice, massime pel setificio e pel cotonificio, oltre alla fabbricazione dei tessuti di lana. Il movimento commerciale, già esteso ed attivo, crescerà d'assai il giorno (e, deh, sia tosto!) in cui una ferrovia attraverso alle Alpi elvetiche colleghi la Svizzera all'Italia.

PARTE TERZA

MERCIOLOGIA, o TECNOLOGIA

E

STATISTICA COMMERCIALE

Lo scopo della Merciologia o Tecnologia e Statistica Commerciale è la *Conoscenza delle Merci*, ossia la loro divisione e classificazione sistematica, la loro nomenclatura, i paesi di provenienza, i metodi della loro raccolta, fabbricazione e commercio, i segni della loro autenticità ecc. ecc. — Compatibilmente coi limiti dell'opera nostra, esamineremo ora i principali fra questi vari punti, per rispetto a ciascuna delle più ragguardevoli categorie di prodotti.

CAPO I.

Minerali.

L'industria mineralogica può in certa guisa considerarsi siccome la base di tutte le altre arti, alle quali essa infatti fornisce materie prime e strumenti.

Fra i minerali, quelli che formano oggetto di più grande commercio e di più vasta specolazione, sono: *Carbone fossile*, *Ferro*, *Piombo*, *Rame*, *Stagno*, *Zinco*, *Mercurio*, *Argento* ed *Oro*.

Carbone fossile. — Produzione annuale nei diversi paesi d'Europa:

Gran Bretagna	quint. metr.	660,000,000
Prussia.	»	130,000,000
Belgio	»	90,000,000
Francia.	»	70,000,000
Austria.	»	31,000,000
Sassonia	»	15,000,000
Baviera.	»	3,100,000
Annover	»	1,500,000
Altri Stati Germanici	»	4,500,000
Russia	»	1,200,000
Spagna e Portogallo.	»	2,600,000
Italia	»	900,000
Altri paesi	»	400,000
Totale	quint. metr.	1,010,200,000

Immense quantità ne hanno l'America e l'Asia. — Altri combustibili minerali vi sono, ma di qualità meno perfetta, come le *ligniti* e la *torba*: di entrambe queste specie di combustibili è assai ricca l'Italia. (Pel commercio del carbon fossile inglese, V. Newcastle nella nostra *Geografia Commerc.*).

Ferro. — La produzione annua del ferro in Europa è in tonnellate da 1,000 chilogr. distribuita come segue:

Paesi.		Ghisa.	Ferro.	Acciaio.
Francia	tonn.	220,053.	520,099.	22,969
Gran Bretagna . . .	»	447,919.	904,000.	16,640
Austria	»	240,000.	275,500.	30,000
Prussia	»	379,963.	338,100.	12,446
Russia	»	209,000.	130,000.	1,280
Baviera	»	47,350.	48,000.	90
Belgio	»	294,270.	144,000.	—
Italia	»	71,000.	27,700.	—
Spagna	»	—	25,000.	—
Svezia	»	15,000.	128,440.	—
Norvegia	»	12,500.	15,000.	—
Svizzera	»	—	15,000.	—

Piombo. — La massima quantità di piombo è prodotta dalla Gran Bretagna, che dà all'anno circa 92,000 tonn. di minerale, dalle quali si estraggono circa 73,000 tonn. di piombo e 560,000 once d'argento. — La Francia produce 220,000 chilogr. di piombo, 455,000 chilogr. di litargirio, 250,000 chilogr. di minerale utile ancora agli stovigliai, e 3,000 chilogr. d'argento. — In Italia le antiche province e la Sardegna danno molto piombo e galene argentifere. — La Prussia, l'Ungheria, e più ancora la Spagna, l'Algeria e l'America versano anch'esse notevoli quantità di questo metallo.

Rame. — L'Inghilterra è anche qui senza rivali. Produce oltre a 160,000 tonnellate di minerale, 12,000 tonn. di rame, di un valore di 980,000 lire sterl. — La Svezia, la Norvegia, il Levante, la Spagna, il Portogallo ne danno pure in notevole copia. — Importanti sono le miniere di rame che abbiamo in Toscana, Lombardia e Liguria, e molto più lo diverranno il dì che lo spirito industriale prenda il dovuto sviluppo in Italia. — Il Messico, il Perù, il Chili, la Bolivia, l'Australia, sono grandi centri ramiferi fuori d'Europa.

Stagno. — Incontriamo anche qui il primato dell'Inghilterra, che estrae dalle sue miniere annualmente da 10 a 14 mila quintali metrici di stagno. — L'Olanda fa un immenso commercio di stagno ricavato dalle sue grandi colonie dell'arcipelago della Sonda e delle Molucche, da cui ne estrae annualmente da 4 a 5 milioni di chilogr. — Il Perù ed il Messico ne danno pure in abbondanza.

Zinco. — La Prussia occupa quivi il primo posto, ricavando annualmente dalle sue miniere 4,200,000 quintali metrici di zinco, per un valore di 2,134,000 talleri. — La Francia ed il Belgio ne danno pure in copia. — L'estrazione dello zinco va acquistando maggiore importanza,

a misura che il bianco di zinco tende a sostituirsi in molti usi alla biacca o bianco di piombo, la cui fabbricazione riesce tanto insalubre.

Mercurio. — È il solo metallo che trovisi liquido alle ordinarie temperature. — Non è abbondantemente sparso in natura. — Il più sovente si trova allo stato di cinabro. — In Europa le più importanti miniere sono in Ispagna, a Almaden, presso Cordova, che danno circa 2,500,000 chilogr. di mercurio all'anno; vengono poi quelle d'Idria in Carniola, nell'impero d'Austria, che ne forniscono 500,000 chilogr. Fuori di Europa, sono notabili le miniere del Perù, che danno 200,000 chilogr., e quelle di Nuovo Almaden in California, che ne producono 1,000,000.

Oro. — Le scoperte dei terreni auriferi di California, dell'Australia, del Fraser e di altri luoghi in questi ultimi anni, fecero profondamente variare l'annua produzione di questo metallo. Stando ai calcoli dei più autorevoli statisti, dal 1848 al 1857 la produzione stessa fu come segue:

Europa (non compresa la Russia)	L.	65,637,000
Asia (id.)	»	108,000,000
America (non compresa la California) .	»	445,400,000
Africa	»	504,900,000
Russia	»	718,136,000
California	»	2,508,000,000
Australia	»	1,695,000,000
Totale	L.	6,045,073,000

Argento. — Il gran centro di produzione dell'argento è l'America, che dà, anno medio, oltre a 700,000 chilogrammi, ripartiti come segue:

Messico	chilogr.	461,000
Nuova Granata	»	5,000
Perù	»	150,000
Bolivia	»	52,000
Chili	»	36,000
Totale	chilogr.	704,000

Ecco ora le quantità medie annualmente versate dalle altre parti del mondo:

Europa (tranne la Russia) . . .	chilogr.	150,000
Russia	»	24,000
Asia	»	100,000
Totale.	chilogr.	274,000

Il valore annuo della produzione totale dell'argento nel mondo, oscilla dai 200 ai 250 milioni di L.

CAPO II.

Metalli Composti.

Diamo questo nome alle combinazioni o leghe formate di due o più metalli semplici. — Nel commercio i più importanti sono: l'*Acciaio*, il *Bronzo*, l'*Ottone*, e le *Bande Stagnate*.

Acciaio. — È una combinazione chimica di ferro e carbonio. — Diversi sono i metodi per la fabbricazione dell'acciaio, e recentissimamente quest'arte ha ricevuto immensi perfezionamenti, che in un'opera di questa natura non potremmo riferire. — I centri principali della produzione dell'acciaio sono: la Francia, l'Inghilterra, la Svezia, l'Austria e la Prussia.

Bronzo. — È una lega di rame, che ne forma la base, e di stagno, zinco e piombo, a seconda degli usi a cui è destinato. In generale la migliore combinazione è la seguente:

Rame	parti 91. 40
Zinco	» 5. 53
Stagno	» 1. 70
Piombo	» 1. 37

La Francia ha il primato nella fabbricazione dei bronzi. Sieguono poi l'Inghilterra, il Belgio, la Germania e la Russia.

Ottone. — È il prodotto del rame combinato con la calamina, minerale contenente ossido di zinco, silice, ferro ecc. — La Germania e l'Ungheria riportano la palma di questa produzione.

Bande Stagnate. — La latta o la banda stagnata è il ferro battuto e ridotto in fogli, e poi stagnato onde dargli un colore bianco lucente. — Viene in commercio di diverse dimensioni e grossezze. Le cassette contengono 100, 150, 200 e 225 fogli.

CAPO III.

Granaglie.

Le granaglie o i cereali sono tutte le sostanze farinose, dalle quali l'uomo trae la principale materia per la sua alimentazione, ed il commercio di queste sostanze è il ramo più importante del traffico, siccome quello che ha per iscopo di accomunare fra i diversi popoli i generi di prima necessità.

Diamo qui anzitutto la lista dei diversi cereali, con a fronte il peso medio dell'ettolitro di ciascuno di essi:

Frumento . . .	l'ettol. pesa da chilogr.	74 a 80
Segala	id.	70 a 73
Orzo	id.	62 a 65
Avena	id.	45 a 50
Grano turco. .	id.	68 a 70
Fagiuoli	id.	75 a 78
Lenti	id.	78 a 80
Vecce.	id.	79 a 80
Patate	id.	75 a 76

Passeremo ora in rassegna le principali notizie statistiche ed economiche riguardanti il commercio delle granaglie sui più importanti mercati.

PRINCIPATI DANUBIANI. — In Europa sono essi fra i precipui paesi di esportazione. Questa cresce o diminuisce in funzione composta e della relativa abbondanza o scarsità del raccolto locale, e dell'estensione dei bisogni delle piazze d'importazione, e specialmente della Francia, dell'Italia, della Germania e dell'Inghilterra. Ma, in media e nelle annate ordinarie, l'estrazione dei cereali è da Galatz, 500,000 ettolitri di frumento, 900,000 ettol. di grano turco, 160,000 ettol. di segala; e da lbraila, 750,000 ettol. di frumento, 1,200,000 ettol. di grano turco, e 160,000 ettol. d'orzo. — Metà dei frumenti, un terzo dei grani turchi, e due terzi degli orzi usciti da quei porti vanno a Costantinopoli; il rimanente a Trieste, Venezia, Livorno, Genova, Marsiglia ed in Inghilterra. — Questo traffico si fa quasi esclusivamente da case greche.

RUSSIA. — Quantunque taluni esagerino oltremodo la produzione cereale della Russia, essa è però molto importante. Conviene anzitutto distinguere la Russia nordica (i cui precipui porti sono Pietroburgo e Riga sul Baltico, ed Arcangelo sul mar Bianco), dalla Russia meridionale (coi porti di Odessa, sul mar Nero, Taganrog, Berdianska, Marianopoli, sul mare d'Azof). La Russia nordica esporta in media annua:

		Dal Baltico.	Dal mar Bianco.
Frumento	ettol.	213,000.	60,000
Segala	»	650,000.	306,000
Orzo	»	230,000.	130,000
Avena	»	266,000.	186,000

I grani spediti da Riga ed Arcangelo, sono in generale secchi e poco stimati; i mezzi duri che vengono da Pietroburgo, sono di buona qualità, benchè inferiori a quelli della Russia meridionale.

Le esportazioni di granaglie della Russia meridionale furono come segue:

Periodi	Grani	Altri Cereali	Media annua Grani	Media annua degli altri cereali	Media generale
	ettol.	ettol.	ettol.	ettol.	ettol.
1814-23.	29,329,148	—	—	—	2,032,148
1824-31.	14,620,906	963,798	2,436,833	160,676	2,614,132
1832-40.	22,731,778	1,662,080	3,788,629	277,013	4,065,308
1841-46.	26,297,322	1,902,270	4,382,887	317,045	4,699,932
1847-52.	37,814,220	4,102,620	6,302,366	683,770	6,986,140
1853-58.	17,905,557	—	3,980,111	—	3,980,111

Ecco i prezzi medii annuali del frumento sulla piazza di Odessa, dal 1833 al 1858, periodo di 26 anni.

1833.	L. it	11. 18 all'ettol.		1846.	L. it.	12. 59 all'ettol.
1834.	»	12. 16 »		1847.	»	14. 90 »
1835.	»	9. 37 »		1848.	»	12 — »
1836.	»	8. 43 »		1849.	»	11. 80 »
1837.	»	8. 28 »		1850.	»	11. 55 »
1838.	»	9. 45 »		1851.	»	9. 10 »
1839.	»	10. 88 »		1852.	»	11. 30 »
1840.	»	11. 78 »		1853.	»	11. 76 »
1841.	»	11. 83 »		1854.	»	— — »
1842.	»	11. 09 »		1855.	»	— — »
1843.	»	9. 49 »		1856.	»	22. 58 »
1844.	»	9. 87 »		1857.	»	19. 53 »
1845.	»	10. 78 »		1858.	»	14. 78 »

FRANCIA. — La produzione totale dei cereali in Francia ammonta in media a 240 milioni di ettolitri, ripartiti come segue:

Frumento.	ettolitri	90,000,000
Segala	»	25,000,000
Orzo	»	18,000,000
Avena	»	91,000,000
Saraceno.	»	7,000,000
Grano turco.	»	6,000,000
Legumi secchi	»	3,000,000
Totale.	ettolitri	240,000,000

Fatta la deduzione delle seminagioni, resta pel consumo e pel commercio:

Frumento.	ettolitri	67,200,000
Segala	»	20,000,000
Orzo	»	14,500,000
Avena	»	81,000,000
Grano turco.	»	5,800,000
Saraceno.	»	6,400,000
Legumi secchi	»	2,500,000
Totale.	ettolitri	197,400,000

Benchè nelle annate di buono raccolto la Francia esporti granaglie, pur nondimeno le importazioni eccedono le esportazioni. Durante il periodo di 38 anni corso dal 1821 al 1859, l'eccedenza delle prime sulle seconde fu di 31,999,105 ettol., ossia in media annua di 842,081 ettol.

Il commercio dei grani in Francia è tuttora sottoposto al complicato e vizioso regime della *Scala mobile,* giusta il quale i dazi aumentano o diminuiscono a seconda delle vicende dei prezzi sui mercati *regolatori.* A tale effetto, la Francia è divisa in quattro classi ed otto sezioni, soggette a dazi così d'entrata come d'uscita differenti, e mensilmente stabiliti a seconda della mercuriale dei mercati regolatori. Diamo qui il quadro di questa divisione, indicante i dipartimenti frontiere ed i rispettivi mercati regolatori, e più sotto i dazi relativi.

Classe Prima.

Sezione Unica.

Pirenei Orientali	
Ande.	
Herault	Tolosa.
Gard.	Gray.
Bocche del Rodano. . .	Lione.
Varo.	Marsiglia
Corsica.	
Algeria.	

Classe Seconda.

Sezioni.

1.ª Gironda	
Lande	
Bassi Pirenei	Marans.
Alti Pirenei.	Bordeaux.
Ariège	Tolosa.
Alta Garonna	
2.ª Giura.	
Doubs	
Aia.	Gray.
Isera	San Lorenzo.
Alte Alpi	Grand Lemes.
Basse Alpi	

Classe Terza.

Sezioni.

1.ª Alto Reno	Mulhouse.
Basso Reno.	Strasburgo.
2.ª Nord.	Bergnes.
Passo di Calais. . .	Arras.
Somma.	Roye.
Senna inferiore. . .	Soissons.
Eure	Parigi.
Calvados	Rouen.
3.ª Loira inferiore . . .	Saumur.
Vandea.	Nantes.
Charente inferiore .	Marans.

Classe Quarta.

Sezioni.

1.ª Mosella.	Metz.
Mosa	Verdun.
Ardenne	Charleville.
Aisne.	Soissons.
2.ª Manica.	San Lô.
Ille et Villaine . . .	Paimpol.
Coste del Nord. . .	Quimper.
Finistere	Heunebon.
Morbihan.	Nantes.

Dazi d'Entrata e d'Uscita del Grano.

IL PREZZO DELL'ETTOLITRO DI FRUMENTO ESSENDO NELLE CLASSI				IL DAZIO D'ENTRATA È		IL DAZIO DI USCITA È (*)
1.ª al di sopra di 28 fr. di	2.ª al di sopra di 26 fr. di	3.ª al di sopra di 24 fr. di	4.ª al di sopra di 22 fr. di	p. nave francese e per terra 25 cent.	p. nave estera 25 cent.	
28 a 27. 01	26 a 25. 01	24 a 23. 01	22 a 21. 01	0. 25	1. 50	6 —
27 a 26. 01	25 a 24. 01	23 a 22. 01	21 a 20. 01	0. 25	1. 50	4 —
26 a 25. 01	24 a 23. 01	22 a 21. 01	20 a 19. 01	1. 25	2. 50	2 —
25 a 24. 01	23 a 22. 01	21 a 20. 01	19 a 18. 01	2. 25	3. 50	0. 25
24 a 23. 01	22 a 21. 01	20 a 19. 01	18 a 17. 01	3. 25	4. 50	0. 25
23 a 22. 01	21 a 20. 01	19 a 18. 01	17 a 16. 01	4. 25	5. 50	0. 25
22 a 21. 01	20 a 19. 01	18 a 17. 01	16 a 15. 01	5. 25	6. 50	0. 25
21 a 20. 01	19 a 18. 01	17 a 16. 01	15 a 14. 01	6. 25	7. 50	0. 25
20 a 19. 01	18 a 17. 01	16 a 15. 01	14 a 13. 01	7. 25	8. 50	0. 25
19 a 18. 01	17 a 16. 01	15 a 14. 01	13 a 12. 01	8. 25	9. 50	0. 25
18 a 17. 01	16 a 15. 01	14 a 13. 01	12 a 11 01	9. 25	10. 50	0. 25

(*) Il dazio è aumentato di 2 fr. per ogni franco di aumento nel prezzo.

INGHILTERRA. — Il consumo umano annuo è di circa 100 milioni di ettolitri, dei quali 50 milioni grano, e il rimanente orzo, avena, segale, e farina di piselli e fave. Arroge 50 milioni di ettolitri di grani diversi per consumo di bestiame e distillerie. — Totale consumo 150 milioni di ettolitri. — La produzione è:

Frumento.	ettolitri	47,000,000
Orzo	»	27,000,000
Avena	»	68,000,000
Totale.	ettolitri	142,000,000

Vi ha dunque una deficienza di 8 milioni di ettolitri sul grano per l'alimentazione annuale. — Deducendo inoltre $^1/_6$ circa per sementi, l'Inghilterra deve importare annualmente più di 25 milioni di ettolitri di cereali diversi. Infatti noi troviamo i seguenti dati statistici:

Anni.		Importaz. di cereali.
1849	ettolitri	30,000,000
1850	»	27,000,000
1851	»	27,000,000
1852	»	23,000,000
1853	»	30,000,000
1854	»	23,000,000
1855	»	18,000,000
1856	»	27,000,000
1857	»	27,000,000
1858	»	33,000,000
Totale.	ettolitri	265,000,000

ossia in media annua, 26,500,000 ettolitri; da cui però conviene dedurre le quantità esportate, e l'importazione del grano turco, che è largamente compensata dalla produzione della patata; per lo che in ultima analisi il supplemento che l'importazione deve apportare, può considerarsi tra 15 e 20 milioni di ettolitri all'anno.

Dopo il 1846, epoca in cui Roberto Peel abolì la *Corn Law*, la legislazione inglese sui grani è inspirata ai più sani e liberali principii, e la Gran Bretagna è divenuta il più grande mercato del mondo pei cereali. — L'esportazione non è sottoposta a dazio od a restrizione di sorta. Sull'importazione i dazi sono regolati nel modo seguente:

Per grano, orzo, avena, segala, piselli e fave, 1 scellino per quarter, ossia 0. 44 per ettolitro.

Per farine di grano, orzo, avena, segala, piselli e fave, 4 $^1/_2$ denari per cwt., ossia 1. 03 per 100 chilogrammi.

GERMANIA. — Amburgo è il più grande emporio del traffico delle granaglie in Germania e forse sul continente. — Si calcola in media da 4 a 500,000 ettolitri la quantità di grani spediti annualmente da quella città ai porti inglesi, e da 5 a 600,000 ettolitri quella dell'orzo, avena ecc. — Vengono poi in ordine d'importanza Danzica e Stettino. (V. nella *Geografia Commerciale*, AMBURGO, DANZICA e STETTINO).

OLANDA. — Non produce grano a sufficienza pel suo consumo, e trae il necessario supplemento dalle provenienze del Baltico. — Dal 1847 in poi la scala mobile è abolita e sostituitovi un diritto fisso di 50 cent. per ettolitro importato; l'esportazione è perfettamente libera.

ITALIA. — La produzione totale del Regno può stabilirsi a 35 milioni di ettolitri di frumento, quantità molto inferiore al bisogno della consumazione, per cui il paese nostro importa molti cereali dalla Russia, dall'Egitto e persino dall'America. È vero che al grano ed agli altri cereali noi aggiungiamo il riso, la cui produzione, senza contare le province meridionali, per le quali non abbiamo dati precisi, può calcolarsi:

Piemonte	ettolitri	637,680
Lombardia	»	480,720
Stati Romani	»	208,192
Modena	»	92,042
Parma	»	16,000
Totale	ettolitri	1,434,634

EGITTO. — È difficile il dire qual sia la produzione granifera totale di questa fertile contrada. L'Inghilterra sola ne trae annualmente ettolitri 1,200,000 di frumento.

SPAGNA. — Produce buono e molto grano. Se ne esporta dalla Castiglia e dalla Navarra per SANTANDER, BILBAO e SAN SEBASTIANO, dall'Estremadura per SIVIGLIA, dall'Aragona per BARCELLONA (V. questi articoli nella nostra *Geografia Commerciale*). — Il sistema generale della legislazione è divieto all'importazione ed esenzione di dazi all'estrazione. L'importazione non è libera che per legge speciale ed eccezionale.

STATI UNITI D'AMERICA. — Prima dell'attuale guerra civile, la produzione cereale prendeva d'anno in anno enorme sviluppo. — Ecco nel 1855 quale essa era:

Grano turco	ettolitri	210,000,000
Frumento	»	57,750,000
Segala	»	4,900,000
Orzo	»	1,310,000
Avena	»	59,500,000
Saraceno	»	3,500,000
Patate	»	38,550,000

L'esportazione è completamente libera. — L'importazione fu quasi sempre soggetta a forti dazi. Dal 1816 al 1846 furono questi di L. 3. 80 c. all'ettolitro pel frumento, L. 3. 04 per l'orzo, L. 2. 25 per la segala, L. 1. 52 per l'avena e pel grano turco. Dal 1846 in poi i dazi fissi furono convertiti in dazi *ad valorem*, a 15 %. — Grande era, prima della guerra, l'esportazione dei grani e sovratutto delle farine. Quella di grani che si faceva per l'Inghilterra, era in media annua di 3 milioni di ettolitri.

CAPO IV.

Vini.

La produzione ed il commercio dei vini danno luogo ad un importantissimo movimento di valori in tutte le parti del mondo, ma specialmente in Europa.

La FRANCIA occupa senza contrasto il primo posto nell'arte enologica. — Essa può dividersi in sei regioni vitifere:

1.° *Regione del Sud.*

		Produz. annua.
Corsica	ettolitri	280,000
Pirenei Orientali	»	400,000
Ande	»	60,000
Herault	»	2,000,000
Bocche del Rodano	»	600,000
Varo	»	800,000
Basse Alpi	»	100,000
Alpi Marittime	»	6,000

2.° *Regione del Sud Est.*

Rodano	ettolitri	500,000
Ardeche	»	500,000
Loira	»	150,000
Valchiusa	»	350,000
Drôme	»	300,000
Alte Alpi ed Isera	»	400,000
Savoia	»	?

3.° *Regione dell' Est.*

Ain	ettolitri	600,000
Giura	»	500,000
Doubs	»	210,000
Alto Reno	»	700,000
Basso Reno	»	600,000
Mosella e Mosa	»	700,000
Marna e Meurthe	»	?
Alta Marna	»	600,000
Saonna e Loira	»	?
Yonne	»	?
Costa d'Oro	»	?

4.° *Regione del Centro.*

Loiret	cttolitri	1,500,000
Cher	»	300,000
Nievre	»	280,000
Puy de Dôme	»	300,000

5.° *Regione dell' Ovest.*

Indra e Loira	ettolitri	800,000
Maina e Loira	»	?
Charente	»	?
Charente Inferieure	»	2,000,000

6.° *Regione del Sud Ovest.*

Gironda . . . . ettolitri ?
(Produce le rinomatissime varietà del Bordeaux).
Dordogna, Lande, Alti Pirenei, Alta Garonna ec.?

La totalità della produzione enologica francese non può estimarsi a meno di 35 milioni di ettolitri all'anno. Ma più ancora della quantità, è notabile la squisitezza e la qualità dei vini di Francia. — L'Italia, la cui superficie intera è vitifera, potrebbe al certo rivaleggiare con la Francia, se l'arte e l'industria aiutassero la generosa natura.

La SPAGNA è dopo la Francia il paese più favorito sotto questo rapporto. I vini rossi però sono in generale di qualità inferiore; non vi hanno che i vini bianchi i quali giustifichino la loro riputazione. I vini comuni, assai colorati, pesanti e grossolani, sono spediti in Olanda, Inghil'erra, Russia ed altri paesi del Nord. I bianchi, a capo dei quali sta lo Xeres, sono ricercati in tutta l'Europa.

I principali centri di commercio vinifero in Ispagna sono: Bilbao, porto di esportazione, Pampelona, Madrid, Malaga, Alicante, Valenza, Benicarlo, Cadice e le Baleari. — Non possiamo addurre la precisa cifra (certo assai notevole) della produzione del vino spagnuolo. L'esportazione non supera $^1/_3$ della totalità prodotta.

Il PORTOGALLO ha, come la Spagna, ottimi prodotti, ma l'arte enologica vi è in generale arretrata. — I più rinomati vini lusitani sono quelli del Duro e di Porto, benchè quest'ultimo subisca molte falsificazioni e addizioni d'alcool. L'esportazione del solo Porto rende all'erario 3,000,000 di lire e più, giacchè ogni pipa è colpita d'uu dazio di uscita di 75 L. Prima della malattia della vigna, la produzione del Portogallo estimavasi a 500,000 circa pipe, ossia 2,533,000 ettolitri.

La GERMANIA dà prova di una grande intelligenza ed abilità nella produzione de' suoi vini. Le due rive del Reno sono mirabilmente coltivate a vite, i cui prodotti sono celebratissimi in tutto il mondo. — Si calcola che la quantità totale di vini dati dagli Stati del Zollverein ammonti a poco più di 2,000,000 di ettolitri.

L'AUSTRIA possiede un'immensa superficie di vigneti. I suoi vini si distinguono in tre categorie: 1.° quelli dell'Austria propria; 2.° quelli dell'Ungheria; 3.° quelli della Boemia.

Fra i vini dell'Austria propria, noteremo quelli di Moravia, che, assai acidi, si consumano in paese; quelli di Stiria, ancora più scadenti; quelli del Tirolo, che s'assomigliano agli italiani. L'Ungheria produce in media 16 milioni d'ettolitri, e fra i suoi vini alcuni (come il Tokai) sono giustamente rinomati. La Boemia imita felicemente l'enologia francese.

ITALIA. — Si può dire non esservi in Europa contrada in cui più propizie si presentino le condizioni alla viticoltura. — La quantità di vino che annualmente produce l'Italia, si calcola a circa 28,000,000 di ettolitri, ossia ad un valore di circa 560,000,000 di L. — Non si trovano più in Italia quei vini che i poeti dell'antica Roma cantarono, come il Falerno. Abbiamo però ancora giustamente celebrati i vini d'Asti, di Orvieto, di Montepulciano, di Siracusa, il Lacrima Christi, e sovratutto quello di Marsala, tanto ricercato all'estero e specialmente in Inghilterra.

Ma la coltivazione della vite in Italia ha bisogno ancora di molti perfezionamenti, che, se si operassero, aumenterebbero di certo e il numero delle qualità e la quantità totale ed i prezzi dei vini esportati. I nostri agricoltori si curano in generale troppo poco di ben scegliere le piante e di migliorarle.

Peggio poi dobbiam dire della fabbricazione del vino, il quale presso di noi si fa da per sè, senza che l'umana industria quasi intervenga ad assecondare e promuovere la generosa natura.

SVIZZERA. — Il contrario di ciò che abbiam detto or ora dell'Italia, dobbiam osservare per la Svizzera. Qui la natura non fu in generale molto benigna alla vite, ma l'arte umana con infinite cure ed intelligenza le ha sforzato, per così dire, la mano. Molto stimati sono sovratutto i vini rossi della Svizzera tedesca.

GRECIA. — Vi ha notevole importanza il commercio così delle uve secche, come dei vini di liquore. Sventuratamente la produzione del vino lascia molto a desiderare, massime pei vini andanti. I vini di liquore di Grecia sono molto ricercati in Russia.

RUSSIA. — Da circa un mezzo secolo vi ha preso sviluppo la viticoltura nelle regioni meridionali, ove s'importarono immense quantità di piante dall'Austria, dalla Francia e dalla Spagna. Coltivate con somma cura, quelle viti danno già ottimi risultamenti. La sola Crimea dà circa 30,000 ettolitri di buon vino.

ASIA. — Il Corano, vietando l'uso del vino, ha ferito a morte l'antica viticoltura di gran parte dell'Asia. Non possiamo più quasi citare che i soli vini di Cipro e quelli di Schiraz. Lo stesso può dirsi della Cina, dove il governo ha sempre osteggiato la produzione del vino.

AFRICA. — L'arido ed acceso clima obbligò la coltura della vite a concentrarsi quasi interamente al Capo di Buona Speranza ed alle Canarie. Nella colonia del Capo sono celebratissimi i vigneti di Constance, che danno il vino forse più squisito, e certo più caro nel mondo. — I vini delle Canarie sono tutti eccellenti, ma primeggia fra essi il famoso Madera.

AMERICA. — La Virginia, l'Ohio, la California, la Nuova York sono i principali centri di produzione enologica negli Stati Uniti. — Nell'America del Sud, la vite s'incontra a Lima, Cuzco, Arequipa e Pisco nel Perù, ed in altri luoghi, dove non manca che l'industria dell'uomo per dare la spinta a questa preziosa produzione.

CAPO V.

Olii.

L'immensa importanza commerciale di questo liquido riposa sulla pressochè infinita molteplicità di usi nei quali è adoperato.

Si distinguono dai tecnologi e dai chimici gli olii in due grandi classi: gli olii propriamente detti, od *olii fissi*, e gli olii *volatili* od essenziali, conosciuti anche sotto il nome di *essenze*. — Gli olii fissi, i soli dei quali dobbiamo ora occuparci, sono così nomati, perchè, a differenza degli olii volatili, non entrano in ebollizione che ad un'alta temperatura (superiore ai 300°), che fa loro subire un'alterazione o decomposizione parziale.

Gli olii fissi si suddividono a loro volta in tre categorie, a seconda che sono di origine *vegetale*, *minerale* o *animale*. Fra gli oli vegetali si distinguono due varietà, cioè l'olio d'oliva, e l'olio di semi.

1.° Olio d'oliva. — Fra tutti gli olii è il più anticamente conosciuto, ed è altresì il più importante e stimato tanto a motivo della superiore sua qualità, quanto in ragione della sua abbondanza. Tutto il litorale dell'Italia coltiva l'olivo e fa dell'olio estesissimo commercio; così dicasi della Francia meridionale, della costa di Spagna da Gibilterra a Barcellona, di quella d'Africa da Tunisi a Tangeri, di quelle d'Istria, Dalmazia ed Albania.

Secondo la qualità, l'olio d'oliva vien classificato in *olio da tavola* ed *olio da fabbrica*. Il primo si suddivide in *olio fino* o *vergine* ed *olio comune* o *mangiabile*. — L'olio fino è il prodotto delle olive raccolte a mano, prima della loro piena maturità e separate dalle già mature od alterate. — I più celebrati di questi olii sono quelli di Lucca, della riviera di Genova, ed in parte anche della Provenza. Gli olii fini di Bari vanno giornalmente prendendo maggiore importanza. — L'olio comune o mangiabile ottiensi passando, dopo la prima estrazione, il residuo una o due volte ancora al torchio, separandone mediante acqua bollente le qualità secondarie di olio. — Il residuo, sottoposto ancora altre volte al molino, dà l'olio da fabbrica, come pure si produce questo con le qualità inferiori di olive, e con la così detta *Morchia*, che è la deposizione delle qualità superiori d'olio chiarificato. Le provenienze degli olii da fabbrica sono, giusta il loro merito, le seguenti: Provenza, Calabria, Canea, Corfù, Zante, Metelino, Golfo di Lepanto, Sicilia, Spagna, Morea, Tunisi, Albania. — Sotto il nome speciale di *olii sottochiari*, si distinguono quelli dai quali si è separata tanto la parte *lampante* o brillante, quanto la morchia o il basso fondo; i migliori vengono da Gallipoli, Taranto, Monopoli. Gli *olii raffinati*, fabbricati nelle province napoletane, si ottengono mercè la purificazione nel forno dei fondi d'olive.

2.° Olii di semi o grane. — I progressi della tecnologia e della chimica e l'uso della macchina a vapore hanno immensamente aumentato la produzione degli olii estratti da un gran numero di semi o grane. I proprietari di oliveti si sgomentarono quando videro questa innova-

zione, che temevano ostile ai loro interessi; ma l'esperienza ha mostrato anche qui che vi ha posto per tutti. La produzione degli olii di oliva non solo non ha subito diminuzione, ma si è anzi accresciuta ed il loro prezzo si è aumentato. Ciò dipende dacchè se l'offerta degli olii si è moltiplicata, si ampliò anche di più la domanda ed il consumo per le cresciute e perfezionate industrie.

Gli olii di semi che hanno maggiore importanza commerciale, sono quelli di *colza, ravizzone, lino, canape, sesamo, arachide.* — La coltivazione della colza ha preso una grande estensione, specialmente nel settentrione della Francia; l'olio di questa pianta è generalmente giallo, ha odore e sapore forte e sgradevole, arde benissimo se è di recente estrazione, e massime se *purificato* o *raffinato*, mediante la carbonizzazione della parte mucilaginosa coll'acido solforico e la sua separazione dalla parte oleosa. — Molta è l'analogia che ha con quello di colza l'olio di ravizzone, la cui produzione è estesissima in Olanda, in Inghilterra, nel Belgio ed in Germania. — L'olio di sesamo o di giorgiolina ricavasi da una pianta originaria primitivamente delle Indie orientali e della Cina, e poi largamente diffusa in Levante, Egitto, Italia, nel mezzogiorno della Germania e della Russia e nel Senegal. La migliore qualità di sesamo è quella del Levante; quella della Cina è la inferiore. L'olio di questa grana è aspro di sapore se è di recente estrazione, ma divien grato dopo lungo riposo, ed è facile a confondersi col mangiabile d'olivo. — L'arachide, volgarmente chiamata *nocciuola* o *pistacchio* di terra, è una pianta leguminosa, che cresce spontanea nel Senegal e sulla costa occidentale d'Africa fino in prossimità dell'equatore, e la cui coltivazione ed esportazione prendendo ogni dì maggiore estensione mediante l'impiego dei negri, ha possentemente contribuito a diminuire la tratta. — L'olio di lino, molto essiccativo, impiegato specialmente nella pittura, nella fabbricazione di vernici e ad altri usi, ha colore aureo chiaro, e sapore ed odore sgradevoli. La sua fabbricazione, generalizzata dovunque, è più che altrove estesa in Inghilterra ed in Olanda. — L'olio di canape, che, quantunque inferiore, si assomiglia al precedente, viene specialmente dalla Russia.

3.° Altri olii vegetali diversi. — Tra le quasi innumerevoli sostanze vegetali da cui l'olio si estrae, citeremo ancora le seguenti:

a) Olio di mandorle. — Estratto dalle mandorle sia dolci, sia amare (migliore se da queste ultime), è adoperato principalmente nelle preparazioni farmaceutiche. Il più pregiato proviene dalle mandorle di Majorca.

b) Olio di carapa. — Poco conosciuto in Europa, ma usitato molto nell'America meridionale, è fornito dal nocciolo della *carapa guyanensis*, Si adopera per l'illuminazione.

c) Olio di cocco e di palma. — Forniti l'uno dalla *palma cocco* e l'altro dall'*avoira*, si solidificano a 17 centigradi; motivo per cui, se questa sostanza è liquida sotto i tropici, in Europa noi non la vediamo per lo più che solida come sego. — Grandissimo è l'uso che ne fanno le saponerie, sopratutto le inglesi.

d) Olio di cotone. — Estratto dal seme di cotone, massime delle piante che crescono nell'arcipelago della Sonda, in India, in Persia, in Turchia, in Anatolia, in Grecia ed in Italia. — S'impiega nelle saponerie e nell'illuminazione.

e) Olio di crotontiglio. — Chiamato anche *olio di grane delle Molucche*, serve precipuamente come medicinale.

f) Olio o *burro di Galam.* — Detto anche *burro di Bambuc* o *di Seha*, ricavato dalle semenze della *bassia butyracea*, dell'interno dell'Africa e del Senega'.

g) Olio d' Yllipe. — Estratto dalla *bassia longifolia*, nelle Indie. Come il precedente, è mangiabile e serve alla illuminazione.

h) Olio d'alloro. — Serve principalmente alla medicina veterinaria.

i) Olio di noci. — Conosciutissimo, e adoperato nell'industria, si estrae in quasi ogni parte d'Europa.

k) Olii di resina. — Si ricavano dalla distillazione delle resine, e servono all'ingrassamento di ruote, ingranaggi ecc., non che alla fabbricazione dell'inchiostro da stampa e dei colori comuni.

l) Olio di ricino. — Una volta la quasi totalità veniva dall'America; in oggi oltre a questa provenienza, se ne produce molto in Francia e nel Senegal: non ha che usi medicali.

m) Olio di tulucuna. — Si estrae dall'albero di questo nome nella Senegambia ed in Guinea, e si adopera nella fabbrica dei saponi. Le officine di Marsiglia ne fanno grande uso.

4.° Oli minerali. — Conosciuti fin dalla più remota antichità, gli olii minerali non hanno acquistato una grande importanza commerciale se non nell'epoca nostra, in cui entrarono larghissimamente nel consumo. Questa importanza, ogni giorno crescente, è tale che reputiamo opportuno lo entrare qui in qualche maggiore particolarità sopra un argomento che non è universalmente conosciuto.

Chiamansi *bitumi* certe materie, derivanti forse dalla spontanea decomposizione dei vegetali sotterra, che molto facilmente si accendono e bruciano con fiamma densa e denso fumo, e mandano un forte e particolare odore. Il petrolio ossia olio minerale è un bitume liquido. Esso è largamente diffuso in natura. In Italia se ne possiedono sorgenti ad Amiano presso Parma, a Girgenti in Sicilia, a monte Zibio presso Sassuolo nel Modenese, a Pietramala nell'Appennino Toscano. In Francia a Gabian, presso Pézénas, nell'Hérault, era sfruttata da tempo una sorgente di petrolio, nota in commercio, per la località d'onde si traeva, col nome di olio di Gabian: sorgenti di petrolio furono annunziate siccome trovate da non molto tempo a Swabweiller, nel Basso Reno.

Oltre le vicinanze di Bakù, in Persia, altri luoghi intorno al Caspio da lungo tempo furon segnalati per copia di petrolio, ed anche altre province della Persia. Avvenne talvolta in quella contrada che taluna di quelle scaturigini di petrolio accidentalmente si accendesse, e l'incendio durasse anni e secoli, ciò che era grande argomento di venerazione per quei discepoli di Zoroastro, adoratori del fuoco.

Oggi a Darab, provincia persiana, ogni anno il governatore si reca in una caverna ch'egli tiene gelosamente chiusa, e raccoglie il famoso *moun*, o petrolio, che là naturalmente goccia dalle pareti, e con grande solennità lo manda alla corte, ove si tiene in conto di balsamo meraviglioso.

La più ricca però di tutte le sorgenti di petrolio che abbia l'Asia, e il continente antico in generale, si è nell'impero Birmano, nella provincia cui bagna il fiume Irawaddi. Gli inglesi hanno scavato molti pozzi presso la città di Rangun, e da qualche anno a questa parte smerciano gran copia di petrolio, che va fuori col nome di *Rangoon tar*, o *Burmese naphta*.

In quella contrada il suolo è, si può dire, tutto inzuppato di petrolio, e basta scavar a pochi metri di profondità, perchè subito si accumuli questa sostanza. Sonovi intorno a Rangun oltre a 500 sorgenti di petrolio in uno spazio di circa 30 chilometri quadrati, e danno ogni anno oltre a 100 milioni di litri di nafta e di catrame, che vengono adoperati nella più grande di tutte le fabbriche di candele steariche del mondo, la fabbrica della *Price candle company*, a Londra ed a Liverpool.

Ma questa copia di petrolio di cui abbonda l'impero Birmano è un nulla, a petto della quantità veramente incommensurabile ed inesauribile di questo liquido, che da qualche anno a questa parte è stata scoperta in America.

Il professore Bombicci, nel suo recente *Trattato di Mineralogia*, in questo modo segnala le regioni americane ricche di petrolio: « Il terreno sul quale riposa una estesissima regione dell'America settentrionale, può dirsi irrigato a poca distanza dalla superficie, da rivi di petrolio, tanto copiosamente esso è imbevuto di tale prodotto. Cominciando infatti dal Canadà, discendendo per gli Stati di New York, Pennsylvania, Ohio, Virginia, Kentucky, Tennessee, Alabama, Georgia, Florida ecc., traversando l'ampia regione del Texas, fino alla California sul Pacifico, si trovano copiose sorgenti naturali od artificiali di petrolio, le quali possono indefinitamente moltiplicarsi col semplice traforo del suolo condotto ad una media profondità di 50 metri, che talora limitasi a soli 10 metri, oltrepassando assai raramente i 150 metri ».

Le sorgenti di petrolio del lago di Seneca e del Kentucky, in America, furono le prime ad essere scoperte.

Verso il 1830 un proprietario di Burksville nel Kentucky, faceva scavare un pozzo, in cerca di acqua salsa. A sessanta metri di profondità, sotto uno strato di salda roccia, la sonda scoperse un getto che scaturì zampillando quasi quattro metri più alto del livello del suolo; non era l'acqua salsa cercata, ma bensì un olio infiammabile; il getto fu in sulle prime copiosissimo, e il liquido prendendo a scorrere sul suolo andò a versarsi nel fiume Cumberland, ove prese a galleggiare sull'acqua: vi fu chi si diede il gusto di appiccargli fuoco, e subito prese ad agitarsi nel fiume un mar di fiamme che incendiò gli alberi in sulla riva.

Fu scoperta poco dopo gran copia di petrolio al Canadà, e nell'America meridionale, sovratutto alla Trinità. D'ambo i lati dell'isola della Trinità vedesi scorrere lentamente il petrolio, il quale si vede pure scaturire dal fondo del mare e venire a galla.

Secondo quello che riferisce il capitano Mallet, citato dal Lyell nei suoi principii di geologia, presso il capo La Braye, in quell'isola, v'ha un vortice che talora, in giorni di tempesta, ribolle per modo da sollevare di quasi due metri il livello dell'acqua, e copre di petrolio gran tratto della superficie marina. In questa località va segnalato un lago di bitume, presso la costa occidentale dell'isola, posto a mezza via tra la capitale ed un villaggio indiano, il quale lago nacque improvvisamente, e con grande terrore degli abitanti, dal repentino inabissarsi del suolo.

La scoperta delle sorgenti del petrolio in Pennsylvania avvenne nel 1859. Un coltivatore presso Meadville imprese a scavare un pozzo artesiano; giunto alla profondità di venti metri trovò, in luogo d'acqua, gran copia di un liquido che riconobbe per petrolio; presso quel pozzo egli ne fece scavare subito altri; corse voce della scoperta, venne buon numero di avventurieri da ogni parte, per trar partito in grande di quel prodotto; il paese, prima deserto, si popolò, e i pozzi in breve tempo grandemente si moltiplicarono.

Lo stromento adoperato per forare il terreno è una lunga asta di ferro, terminata da una punta d'acciaio, ed appesa ad una corda, la quale passa per una puleggia sostenuta da quattro pali.

In Pennsylvania la profondità a cui si suole incontrare il petrolio al dissotto del livello del terreno, varia da 10 metri a 120 metri. In sul finire del 1860 erano già stati aperti in quella regione oltre a 2,000 pozzi, di cui 74 fra i più importanti davano ogni giorno a un dipresso 1,165 botti da 190 litri, vale a dire 220,000 litri di petrolio, il quale, prima d'avere sopportato qualsiasi operazione, e tal quale veniva estratto, valeva a un dipresso 50,000 franchi, ciò che portava il liquido al prezzo di 22 centesimi al litro. Le spese per forare i pozzi e raccogliere il liquido si valutavano a 5,000 fr. per un pozzo profondo 60 metri. Il prodotto di un pozzo era, come è sempre, assai copioso; vi fu una sorgente che dava fino a 6,000 ettolitri nelle ventiquattro ore. Talora il getto dell'olio fu tanto violento, che ci volle grande fatica a trattenerlo e regolarlo. Anzi questa scaturigine del petrolio, più copiosa assai che non si volesse, di tratto in tratto fu causa di gravi disgrazie; perchè, ripetiamo, questo liquido, quando sgorga dalla terra tale e quale, prima che ci si sia fatta sopra nessuna operazione, è infiammabilissimo, e basta il contatto di una qualsiasi fiammella per dargli fuoco e destare un terribile incendio. Malgrado che il sigaro e la pipa sian proibiti in quei luoghi ove si dà opera a raccogliere quest'olio, malgrado ogni precauzione, talora si desta l'incendio e rapidissimamente si propaga, e per gran tratto, uomini, case, campagne, tutto in brevissimo tempo è distrutto. Per scansare queste terribili sventure, oggi in quella provincia tutte le sorgenti di petrolio sono imprigionate entro forti tubi

di ghisa, che si possono chiudere ermeticamente, per modo da non lasciar venir fuori il petrolio che quando e come si vuole.

Oggi in Pennsylvauia le sorgenti del petrolio danno circa 60 milioni di litri di questo liquido ogni settimana, ed una apposita ferrovia trasporta quotidianamente un tal prodotto al mare, dai porti di Boston, di New York, ecc.; nei quattro primi mesi del 1862 si esportarono 16 milioni di litri di petrolio, del valore da 4 a 5 milioni di franchi.

Una cosi smisurata esportazione dovea necessariamente far scendere i prezzi. Nel gennaio del 1862, il litro del petrolio impuro costava 25 centesimi, quello del petrolio purificato costava da 40 a 50 centesimi; ultimamente nei porti di mare questi prezzi erano caduti a 10 centesimi pel petrolio impuro, ed a 20 o 22 centesimi per quello raffinato. Ma nel luogo dove si pratica l'estrazione del liquido, la botte del petrolio impuro non costa che 5 fr., e per conseguenza sul luogo il litro non vale che 3 centesimi.

Dopo le sorgenti di petrolio della Pennsylvania, sonosi scoperte quelle del Canadà, 12 miglia discosto dalla stazione di Wyoming, lungo la *Great Western Railway*. Una popolazione operosa e folta, s'aggira oggi e lavora là dove poco fa la terra era coperta da impenetrabili foreste.

Sonosi aperti nel Canadà più di 100 pozzi pel petrolio, ed il terreno, comprato da speculatori previdenti, s'affitta oggi con locazione per 99 anni a 300 dollari l'acre, cioè 3,750 franchi l'ettaro, più un tributo del terzo del petrolio estratto.

Il lavoro per l'estrazione del petrolio al Canadà è semplicissimo. Si incomincia per iscavare un pozzo, il quale abbia la larghezza di un metro o due, o questo va generalmente fino alla profondità da 10 a 20 metri: allora si trova la roccia, e questa vien forata, uel modo che abbiam detto sopra, per un tratto in generale di altrettanta profondità. Trovato il petrolio si chiude il foro e vi si adatta una tromba, per mezzo della quale si fa andare il liquido in appositi serbatoi di legno disposti intorno ai pozzi, dai quali passa nelle botti, e va ad essere smerciato.

Generalmente basta un mese per lo scavamento di un pozzo, e raramente la spesa supera i 2,500 franchi. Un operaio, pagato 5 franchi al giorno, può agevolmente raccogliere 18,000 litri di liquido nella giornata.

CAPO VI.

Acidi.

Questo nome, che volgarmente si dà a qualunque sostanza dotata di un agro sapore, tecnologicamente e chimicamente ha un senso molto più esteso. Egli è vero infatti che gli acidi possiedono per la più parte un sapore acre; ma ciò non si applica che a quelli i quali sono solubili nell'acqua e per conseguenza nella saliva, condizione necessaria perchè l'organo del gusto possa esserne affetto. Ma ciò che caratterizza

propriamente un acido si è la proprietà di combinarsi con un altro corpo, chiamato *base*, per formare un composto nuovo, che dicesi *sale*. È questa proprietà appunto che rende gli acidi così utili nell'industria.

Gli acidi sono innumerevoli: si distinguono in *minerali* ed *organici*. Tra i primi, quelli che ricevono le più grandi e le più importanti applicazioni sono gli acidi *arsenioso*, *azotico* o *nitrico*, *borico*, *carbonico*, *cloridrico* o *muriatico*, *solforico* e *solforoso*. — Fra i secondi, gli acidi *acetico*, *benzoico*, *citrico*, *gallico*, *ossalico*, *tannico*, *tartarico* e gli *acidi grassi*.

a) Acido arsenioso. — È solido, bianco giallastro, vitreo, translucido, poco solubile nell'acqua, solubile nell'ammoniaca e nell'acido cloridrico, potentemente venefico. Si produce accessoriamente nelle officine di stagno e cobalto in Sassonia, in Slesia ed altrove. — È adoperato nelle fabbriche di tele dipinte, nelle vetriere, nella fabbricazione dei colori, nella farmacia e nella medicina.

b) Acido azotico o nitrico. — Detto anche volgarmente *acqua forte* o *spirito di nitro*. — Incoloro se puro, di un odore penetrante e sgradevole, di sapore acre e corrosivo, attacca energicamente le sostanze organiche, e le colora in giallo cupo, attacca pure e scioglie la più parte dei metalli. Si estrae principalmente dagli azotati di potassa e di soda. — Serve alla fabbricazione del fulmi-cotone, a quella di molti altri acidi, all'incisione sui metalli, al saggio dell'oro e dell'argento, nella terapeutica ecc. — È spesso falsificato in commercio mercè dell'aggiunta di acqua semplice, o di acqua ed acido solforico, o salnitro, o nitrato di soda, o nitrato di zinco. — Se ne produce dovunque, specialmente in Francia.

c) Acido borico. — È solido, incoloro, inodoro, quasi senza sapore, poco solubile nell'acqua, più nell'alcool, conosciuto nel commercio sotto i nomi di *sale narcotico volatile di vetriolo*, *sale sedativo di Homberg*, *acido di borace*. Esiste in natura allo stato di *borato di soda* (borace) e di *borato di magnesia* (boracite). Esiste ancora in soluzione nelle acque di certi laghi o stagni, specialmente in Toscana, nei così detti *Lagoni*, dai quali si estrae per evaporazione. — Si adopera nella farmaceutica, nella preparazione dei borati, come fondente, nella pirotecnica.

d) Acido carbonico. — Quest'acido, gassoso alla temperatura e sotto la pressione ordinaria dell'atmosfera, è odiernamente divenuto l'oggetto di un commercio importante, per la fabbricazione delle acque gassose.

e) Acido cloridrico. — Chiamato nel commercio *spirito di sal marino*, *spirito di sal fumante*, *acido di sale*, *acido idromuriatico*, *acido muriatico*, *acido idroclorico* ecc., è naturalmente gassoso, incoloro, dotato di un odore e di un sapore molto pungenti, estremamente solubile nell'acqua. È estratto dalla distillazione del sal marino e dell'acido solforico. È uno degli acidi che ricevano maggiori applicazioni nelle arti: serve alla preparazione del cloro e de' suoi composti, a quella del sale ammoniaco, della gelatina, della colla forte, di varie acque minerali artefatte, alla pulitura dei muri, delle pietre, dei marmi, dei canali di condotta, a togliere l'ossido di ferro dalle sabbie destinate alla produ-

zione del cristallo, e ad altri usi parecchi. Insieme coll'acido azotico compone l'acqua regia adoperata a sciogliere l'oro. Se ne produce in molti paesi, ma specialmente in Francia.

f) Acido solforico. — È il più importante nelle arti e nelle industrie, talchè un celebre chimico ha detto che: « un aumento nella sua « produzione, una diminuzione del suo prezzo, sono fra gli indizi certi « del progresso industriale di un paese. »

Nel commercio si distinguono due specie di acido solforico: l'*acido di Nordhausen* e l'*acido inglese*, non diversi fra loro se non in ciò che il primo è più forte, più energico in tutte le sue proprietà chimiche. L'acido inglese, ossia acido solforico comune, è conosciuto in commercio sotto i nomi di *olio di vetriolo*, *spirito di vetriolo*, *acido vetriolico* ecc. Esiste allo stato libero nell'acqua di certe sorgenti che sprizzano dai terreni vulcanici: ciò si verifica in Toscana ed in molti luoghi d'America; ma in generale s'incontra nello stato di combinazioni saline.

Fra gl'innumerevoli usi dell'acido solforico, ricorderemo soltanto: la fabbricazione di un grandissimo numero di altri acidi e di prodotti chimici; quella del gas idrogeno; la fabbrica della latta; l'argentatura e la doratura galvanica; l'affinamento dei metalli preziosi; la purificazione degli olii da ardere; la fabbricazione del sego; la tintura, la lavatura delle botti, ecc. ecc.

La Francia, l'Inghilterra, la Germania gareggiano nella produzione di quest'acido. L'Italia, che ne produce poco, potrebbe vincere in questo ogni altra nazione, ricca com'è de' suoi solfi.

g) Acido solforoso. — È un gas incoloro, più pesante dell'aria, dotato di un odore irritante che è quello del solfo bruciato, solubile nell'acqua. Serve in medicina contro varie malattie della pelle, e nelle arti per l'imbianchimento delle stoffe di lana e di seta, non che della paglia da cappelli.

h) Acido acetico. — È il principio costituente dell'*aceto*, prodotto abbastanza volgarmente conosciuto, per non richiedere qui speciali schiarimenti.

i) Acido benzoico. — Ha poca importanza commerciale; serve poco nella farmaceutica e nella profumeria. Si ottiene per sublimazione scaldando il benzoino, balsamo ben conosciuto.

l) Acido citrico. — È l'acido di limone, dell'arancio, della fragola e di altre frutta. — Si adopera nelle tintorie, nella farmacia, nella confetteria e nell'economia domestica. In commercio si trova spesso falsificato con la mistura dell'acido tartarico, dell'acido ossalico, del solfato di calce.

m) Acido gallico. — Vien prodotto dalla decomposizione spontanea della soluzione acquea del tannino; e si ottiene direttamente mettendo in infusione d'acqua bollente le noci di galla. — La proprietà che gli dà una grande importanza nel commercio e nell'arte tintoria, è di formare coi sali di ferro un precipitato di un nero azzurrognolo molto cupo. — Si estrae anche dalla corteccia di molti alberi.

n) Acido ossalico. — È incoloro, solido, solubilissimo nell'acqua e nell'alcool. È il più energico degli acidi organici. — Esiste in grande quantità in molti vegetali. — Si adopera nella fabbricazione delle tele dipinte per distruggere il mordente sulle parti della stoffa che debbono restar bianche; serve pure per pulire gli utensili di rame e per togliere dalla biancheria le macchie d'inchiostro e di ruggine.

o) Acido tannico. — Contiensi nelle corteccie della quercia, del pino, del sommacco, del castagno ecc. — Le sue proprietà consistono: nell'azione astringente che esercita sui tessuti organici, nella sua azione conservatrice dei tessuti medesimi, nella reazione che opera sui sali e sugli ossidi di ferro, coi quali forma un tannato di ferro, che è di un nero azzurrognolo. Quest'ultima proprietà è adoperata nella fabbricazione dell'inchiostro; le prime vengono utilizzate nella conceria delle pelli ed in altre industrie.

p) Acido tartarico. — Chiamato nel commercio ancora *sale essenziale di tartaro*, *acido di tartaro* ecc., rassomiglia pel suo sapore all'acido citrico e per molte delle sue proprietà all'ossalico. È adoperato nella fabbricazione delle tele dipinte, nella farmacia, nella confetteria e sovratutto nella preparazione delle acque gassose. — Si estrae dal *cremor di tartaro*.

q) Acidi grassi. — Nome dato a certi principii immediati dei corpi grassi, come olii e grassi di diversi animali, che adempiono le funzioni di acidi dirimpetto alle basi e formano con esse sali designati sotto il generico nome di *saponi*. Sono in numero di tre: l'*acido stearico*, il *margarico*, l'*oleico*. — Hanno acquistato grande importanza per la fabbricazione delle candele.

CAPO VII.

Materie Tessili.

Le principali materie tessili sono il *lino*, la *canapa*, la *seta*, la *lana*, il *cotone*.

I. — Lino. — È la fibra corticale della omonima pianta (*linum usitatissimum*). Ve ne hanno però almeno 24 principali varietà. — Il lino è una pianta annuale, alta da 50 a 60 centimetri, con foglie lineari, lanceolate, acute, con fiori azzurri chiari grigiognoli, i cui semi hanno un'importanza commerciale propria assai grande per l'estrazione dell'olio (V. sopra *Capo V*).

Il lino cresce spontaneo, ma si coltiva sopra grande scala in Italia, e più in Russia, Francia, Germania, Olanda, Inghilterra, ecc.

Ecco le notizie commerciali statistiche più notevoli su questo prodotto:

RUSSIA. — È nel mondo il paese che ne produce in maggior copia, sovratutto nelle sue provincie di Livonia e Viatka. — Quest'ultima ne dà oltre a 200,000 pudi (3,350,000 chilogr.), gran parte dei quali si esportano da Riga e da Arcangelo.

GERMANIA. — La Prussia e l'Annover sono i paesi tedeschi che diano la maggior copia di lino. La massima porzione va in Inghilterra. — I più celebri fra i lini prussiani sono quelli di Marienburg.

PAESI BASSI. — Questo paese produce lini assai belli e fini, ai quali è dovuta in parte la meritata celebrità delle tele d'Olanda.

INGHILTERRA. — La Gran Bretagna pone in opera nelle sue grandi manifatture di tele e di tessuti, immense quantità di lino. L'interna sua produzione sarebbe insufficiente a provvedervi, bench'ella sia considerevole, sovratutto in Irlanda. Quindi è che esporta poco lino, e molto invece ne riceve dalla Russia, dalla Germania, dall'Olanda, dal Belgio, dalla Francia, dall'Egitto. E siccome queste provenienze non bastano ad appagare l'enorme domanda, i fabbricanti inglesi volgono i loro sguardi al l'India ed alla Nuova Zelanda, che danno già il loro contingente di lino, e quest'ultima anche il migliore succedaneo di questa fibra, il *formium tenax*.

EGITTO. — È il paese del globo ove la coltura e la fabbricazione del lino rimontino alla più alta antichità. — Da Alessandria si esportano annualmente da 60 a 80,000 quintali di lino.

ITALIA. — La produzione del lino appo di noi dividesi come segue:

Lombardia	quint. metr.	52,272
Venezia	»	7,944
Piemonte	»	10,894
Stati Romani.........	»	12,900
Emilia.............	»	20,000
Trieste, Istria, Gorizia...	»	1,000

Si è al principio del secolo nostro che la filatura e la tessitura meccanica del lino presero un grande svolgimento per opera specialmente del francese Filippo De Girard, e degli inglesi Key e Marshall.

II. — CANAPE. — È così chiamata in commercio la fibra della pianta omonima della famiglia delle ortiche. Originaria dell'Asia, essa fu introdotta in Europa fin dalla più remota antichità. — È articolo importantissimo in commercio per la moltiplicità dei generi fabbricati nei quali si impiega: tele comuni, tele da vela, spago, corde, cinte ecc.

La sua produzione è assai notevole in Italia: quella di Bologna è molto stimata in commercio, e se ne disinguono le seguenti qualità: *Londrina* 1.ª *sorta*, che serve a fare tele fine; *Londrina* 2.ª *sorta*, per tele ordinarie e da invoglio, *da gomene*, 1.ª, 2.ª *e* 3.ª *sorta*; *scarto*, che è la qualità più bassa. — Men reputata è la canape di Cesena; più scadente ancora sono le canapi di Ferrara e di Lugo, benchè più forti, e adoperate per far corde. — Nelle province meridionali, ne danno Terra di Lavoro e Sicilia.

Grande è la produzione della canapa in Germania, le cui migliori qualità sono nel Baden e nell'Alto Reno, d'onde vanno alle manifatture di Svizzera e di Francia. La Westfalia, l'Annover e la Turingia, che danno buona canape, non la esportano, ma la manifatturano nei loro propri opifici. — Estesissima è la coltivazione della canapa in Austria. La migliore è quella di Petervaradino, e in generale quella d'Ungheria.

In Ispagna si coltiva la canapa nelle province di Aragona, Navarra e Granata; ma basta appena al consumo.

In Francia grandissima è la produzione della canapa, la cui migliore qualità vien dall'Alsazia. Quella dell'Isère e delle vicinanze di Grenoble è di poco inferiore. La produzione interna però, benchè cospicua, non basta all'interno consumo dell'impero.

Bellissima e fina è la canapa del Belgio, ma questo Stato ne importa molta dal Baltico e dal Reno.

Poca è la canapa prodotta dalla Gran Bretagna, i cui bisogni per la marina essendo enormi, ne trae molto dall'Italia, dalla Russia, dalla Germania e dall'America.

La Russia dà le maggiori quantità di canapa, di cui Pietroburgo esporta annualmente circa 1,000,000 di pudi, Riga 60,000 schiffpund, ed Arcangelo 60,000 pudi.

III. — Seta. — Una sostanza tessile che per gli antichi non avea che un pregio di mera curiosità, è divenuta pei moderni la base di un immenso commercio, la materia di una produzione che si valuta ogni anno a centinaia di milioni, e recentemente pur troppo l'occasione ed il fattore di una delle più lamentevoli e gravi perturbazioni che abbiano afflitto il mondo economico. Dopo il 1850, questa copiosa sorgente di ricchezza va in Europa esinanendo per opera di una misteriosa malattia del baco da seta, la quale costringendo i nostri mercati ad una enorme importazione di sete dall'Asia, e per conseguenza ad una egualmente enorme esportazione di numerario dall'Europa, ha cagionato una delle più formidabili crisi onde la storia commerciale faccia menzione.

§ 1.° — *Produzione dei bozzoli e prime manifatturazioni della seta.*

a) ITALIA. — La media produzione dei bozzoli, nelle annate di buon raccolto, può considerarsi come segue ripartita fra le varie parti d'Italia:

		Quantità.		Valore.
Lombardia	Chil.	14,112,000.	L.	63,000,000
Venezia	»	10,920,000.	»	39,000,000
Antiche province	»	12,110,580.	»	54,235,000
Napoli	»	5,120,000.	»	23,852,000
Sicilia	»	2,200,000.	»	8,800,000
Romagne	»	2,710,000.	»	10,800,000
Toscana	»	1,875,000.	»	7,500,000
Tirolo Italiano	»	1,792,000.	»	4,000,000
Modena	»	824,900.	»	3,299,000
Parma	»	374,082.	»	1,906,169
Ticino	»	175,000.	»	700,000
Trieste, Istria e Gorizia	»	162,000.	»	405,000
Totali	Chil.	52,375,562.	L.	217,497,169

Tale è l'immenso prodotto greggio dell'Italia; esso oltrepassa, come or ora vedremo, la produzione della rimanente Europa. Ma sventuratamente le industrie che ne dipendono, non sono, e di gran lunga, fra noi in condizioni egualmente favorevoli, come il lettore potrà di leggieri scorgere dalle notizie statistiche sull'industria serica da noi date nella nostra *Geografia Commerciale*, a pag. 245 e seguenti del presente volume.

b) FRANCIA. — La produzione dei bozzoli fece in questo paese durante il presente secolo e prima dell'atrofia, grandi e continui progressi. Essa fu:

nel	1810	chilogr.	4,000,000
»	1820	»	5,000,000
»	1830	»	7,000,000
»	1835	»	9,000,000
»	1851	»	28,000,000
»	1854	»	24,000,000

I centri principali di questa così crescente e cospicua produzione sono i dipartimenti di Valchiusa, del Gard, della Drôme, dell'Ardèche, del Varo, dell'Herault, dell'Isère, della Lozère, delle Bocche del Rodano e delle Basse Alpi.

Le bacinelle in cui i bozzoli ricevono la loro prima manifatturazione, sono in numero di 60,000, e danno circa 2,000,000 di chilogrammi di seta. Il reddito annuo, che in tempi normali l'agricoltura francese trae da questo prodotto, è di 140,000,000 di franchi.

c) SPAGNA. — Prima della malattia del baco, le raccolte spagnuole giungevano a chilogr. 1,200,000; ma oggi questo prodotto è grandemente scemato.

d) LEVANTE. — Per quanto siano troppo scarse le informazioni statistiche che a tal proposito possediamo, possiamo pur tuttavia ritenere che la produzione dei bozzoli è:

Valacchia	chilogr.	5,000
Bulgaria	»	16,000
Macedonia	»	75,000
Albania	»	2,000
Grecia	»	36,000
Isole dell'Arcipelago	»	100,000
Anatolia	»	600,000
Siria	»	100,000
Persia	»	500,000
Totale	chilogr.	1,434,000

e) CINA, COCINCINA, GIAPPONE. — Il Sig. Dumas, in un suo celebre rapporto accademico, estima la produzione della seta in Cina a 425 milioni di franchi. Prima del trattato del 1842, col quale furono aperti alle potenze europee i cinque grandi porti cinesi, l'Inghilterra

non ne traeva che 3,000 balle di seta all'anno; in oggi ne ricava da 90 a 100,000 balle (ossia oltre a 4 milioni di chilogrammi). — Considerevole è pure la produzione serica nella Cocincina e nel Giappone; ma nessuna precisa notizia statistica ne abbiamo.

f) INDIA. — Nel 1750 la Compagnia inglese delle Indie importava già in Europa 40,000 chilogrammi di seta del Bengala; nel 1785 questa quantità saliva a 300,000 chilogr.; nel 1832 a 425,000 chilogr.; in oggi la seta indiana sul mercato inglese ammonta annualmente a 10,000 balle, del peso da 500 a 600,000 chilogrammi.

§ 2.° — *Produzione e Commercio delle Seterie.*

a) FRANCIA. — Dopo esservi stato importato dall'Italia, il setificio fece in Francia i suoi più grandi progressi. È in questo paese che il telaio da seta ricevette quei mirabili perfezionamenti, che l'hanno odiernamente renduto una delle macchine più delicate e stupende. Primo a migliorarne la struttura fu un operaio francese, di nome Dagon, nel 1606, la cui opera fu continuata da Garon nel 1717, da Bouchon nel 1728, da Falcon nel 1723. L'immortale invenzione di Vaucanson, nel 1745, che rendette automatico il movimento del telaio, divenne il punto di partenza di una serie di successivi miglioramenti, dei quali il setificio va debitore al genio ed alla pazienza di Jacquart, di Depouilly, di Meynier, di Barlow e d'altri.

Calcolasi che la fabbricazione dei tessuti di seta in Francia siasi *sestuplicata* in quantità durante l'ultimo mezzo secolo. Nel 1859 essa raggiungeva un valore di 640 milioni di franchi, dei quali i $^3/_4$ destinati all'esportazione. Questo valore supera di 100 circa milioni la cifra di tutte le fabbricazioni europee insieme riunite. Il numero dei telai battenti che la Francia possiede, ascende a 250,000, cifra presso a poco eguale a quella che presentano l'Inghilterra, lo Zollverein, la Svizzera, l'Austria e l'Italia assieme. Ecco una tabella delle esportazioni di seterie dalla Francia:

Foulards stampati.

Paesi di destinazione.		1857.	1858.	1859.
Spagna.	chilogr.	23,306.	22,003.	19,486
Zollverein	»	11,704.	12,503.	13,387
Italia.	»	14,549.	17,041.	11,101
Stati Uniti.	»	10,951.	7,563.	31,408
Belgio	»	8,970.	5,856.	4,193
Paesi diversi	»	30,912.	28,776.	20,371
Totali	chilogr.	100,392.	93,742.	99,946

Stoffe di seta unite, diverse dai foulards.

Paesi di destinazione.		1857.	1858.	1859.
Inghilterra	chilogr.	350,458.	389,283.	480,075
Zollverein	»	198,793.	110,965.	133,965
Belgio	»	151,403.	120,267.	85,577
Stati Uniti	»	235,793.	208,891.	324,287
Spagna	»	42,865.	44,711.	45,178
Turchia	»	24,229.	25,761.	29,293
Brasile	»	34,059.	22,028.	39,012
Italia	»	25,357.	31,615.	58,927
Chilì	»	19,130.	7,785.	16,823
Perù	»	18,300.	38,150.	23,936
Rio della Plata	»	15,423.	5,241.	11,382
Paesi diversi	»	118,257.	140,297.	130,411
Totali	chilogr.	1,234,067.	1,144,994.	1,378,866

Il valore totale di siffatte esportazioni nel 1859 fu di oltre a 200 milioni di franchi.

Stoffe di seta lavorate.

Paesi di destinazione		1857.	1858.	1859.
Zollverein	chilogr.	29,121.	36,999.	30,253
Belgio	»	14,560.	12,146.	11,109
Inghilterra	»	34,401.	24,971.	19,312
Italia	»	51,945.	60,985.	38,450
Spagna	»	33,917.	35,761.	25,114
Stati Uniti	»	119,923.	123,619.	228,536
Brasile	»	18,538.	19,039.	23,503
Algeria	»	13,699.	21,305.	6,003
Paesi diversi	»	62,773.	52,932.	59,369
Totali	chilogr.	378,877.	387,757.	432,649

Il valore di queste stoffe esportate nel 1859 superò i 66 milioni di fr.

b) INGHILTERRA. — La revoca dell'editto di Nantes, il più pazzo degli atti di Luigi XIV, fece emigrare di Francia in Inghilterra una folla di eccellenti fabbricatori ed operai addetti al setificio. Spitalfields, alle porte di Londra allora, fu il primo centro di questa novella industria, che poscia si diffuse in molte altre città, e specialmente a Coventry, Mansfield, Manchester, Paisley, Leeds, Derby, Norwich, e in tutto il Middlesex non che nel Lancaster. I dazi, un dì protettivi, furono progressivamente ridotti da Huskisson e da Peel, ed oggi regna in questa parte della tariffa inglese il più assoluto principio di libero scambio. È questo certamente un nobile esempio dato dall'Inghilterra, la quale, nonostantechè posta in condizioni geografiche e climatologiche

sfavorevolissime, a fronte della Francia vicina e rivale, non ha temuto di aprire i suoi porti alla formidabile concorrenza delle seterie forestiere.

c) ITALIA. — (V. pag. 247 di questo volume).

d) SVIZZERA. — Sebbene posto in condizioni naturalmente poco propizie, lontano egualmente dai mercati di approvvigionamento e da quelli di sbocco, isolato in mezzo all'Europa ed aperto alla concorrenza di tutti i popoli rivali, il setificio svizzero ha pur nondimeno saputo sostenersi e trionfare. Il numero dei telai è di 20,000 a Zurigo e di 10,000 a Basilea. La produzione totale supera i 95,000,000 di franchi.

e) GERMANIA. — Gli Stati dello Zollverein conservano nel setificio i pregi che una lunga tradizione suol conferire. Come in Isvizzera l'industria vi è metà urbana, metà rurale, e, specialmente in Sassonia e Prussia, vi ha raggiunto un notevole grado di perfezione. CREFELD ed ELBERFELD (V. nella nostra *Geografia Commerciale* questi due nomi) ne sono i centri principali. In nessun luogo sul continente si fabbricano meglio le stoffe miste di seta e cotone; in nessun luogo la produzione sa piegarsi meglio alle mutevoli e talora capricciose vicende della domanda e della moda. — In Austria l'arte serica è piuttosto imitativa che inventiva: copiare la Francia il meno male che si possa, tale è il supremo suo fine.

IV. — LANA. — Nel suo proprio significato, questo nome si applica al pelo della pecora; ma l'industria ne' suoi continui progressi ha modernamente conquistato altri animali lanuti, come l'alpaca, il lama, la vigogna ecc. Sulla produzione della lana propria nei diversi paesi, abbiamo le notizie statistiche seguenti:

a) ITALIA. — Il numero degli animali ovini si distribuisce come segue:

Province.	N.° delle teste.
Meridionali, Napoli	3,500,000
Id. Sicilia	500,000
Antichi Stati Romani	1,257,000
Antiche, Terraferma	637,000
Id. Sardegna	61,400
Toscana	600,000
Venezia	351,000
Modena	314,000
Trieste, Istria e Gorizia	299,300
Corsica	297,000
Parma	206,000
Lombardia	121,700
Tirolo italiano	111,000
Cantone Ticino	24,000
Totale	8,279,400

Se si ritiene l'antico adagio: *tante pecore quanti abitanti*, fa d'uopo confessare che l'Italia si trova lontana pur troppo ancora dallo stato normale che quel proverbio esprime; tanto più che nella precedente statistica

abbiamo compreso anche talune parti d'Italia che politicamente sono separate da lei. Nè più felice è la proporzione tra gli animali lanuti e la superficie territoriale: mentre infatti la Francia possiede 35 milioni di pecore sopra uno spazio di 530,000 chilometri quadrati, l'Italia all'incontro non pasce 9 milioni di ovini sopra 315,000 chilom. quadrati. — La lana poi che si ottiene dagli 8,200,000 capi di pecore italiane, non equipara che la modica cifra di 8 milioni di chilogrammi, ossia un poco meno di 1 chilogramma per ogni pecora; mentrechè, giusta le leggi ordinarie, se ne ottengono generalmente 2, ed anzi la pastorizia inglese ne trae 2 chilogr. e $^{3}/_{4}$. — Nè il difetto è solo nella quantità, ma eziandio nella qualità, per essere le pecore italiane in generale malissimo tenute. — Indi è che la materia prima onde si alimentano le nostre fabbriche di pannilani, ci viene in massima parte dall'estero, cioè di Francia, Germania, Russia, America, Capo di Buona Speranza, Levante ed Australia. — Il prodotto della fabbricazione di stoffe di lana non è inferiore a 10 milioni di metri, del valore di un 60 milioni di Lire. — Si è nell'alta Italia dove il pannificio è più perfezionato; le province meridionali seguono, benchè lentamente, questo progresso; la media Italia è in generale sotto questo rispetto la più arretrata.

b) FRANCIA. — Possiede 35 milioni circa di teste di animali lanuti. La quantità di lana lavata che se ne ottiene è di 40 a 50 milioni di chilogrammi, e per conseguenza inferiore alla media che ne ricava la pastorizia perfezionata d'altri paesi. Aggiungendo a questa quantità un 10 milioni di chilogrammi di lane estere importate, si ha la materia prima totale che alimenta le fabbriche francesi. Il valore totale di questa materia prima calcolasi a 216 milioni di franchi; ed al doppio, cioè a 432 milioni, quello della materia fabbricata.

c) INGHILTERRA. — Il numero delle bestie lanute che nel primo quarto del presente secolo non superava, secondo Mac-Culloch, 30 milioni, eccede oggidì in Inghilterra, giusta il Sig. De Lavergne, i 40 milioni. — Questo straordinario incremento è dovuto alla mirabile direzione impressa all'agricoltura inglese durante gli ultimi quarant'anni, dacchè la scuola di Young ha fatto fare incredibili progressi alla produzione della carne e della lana, e dacchè il metodo della *Selection*, da Roberto Bakewell inventato, ha permesso all'agricoltore di *creare* nuove razze d'animali, come il meccanico crea nuove forme di macchine (V. su questo metodo il nostro *Dizionario dell' Economia politica e del Commercio*, art. AGRICOLTURA). — Circa all'importanza delle manifatture inglesi di lana, Mac-Culloch dà i risultamenti che seguono:

Materia prima adoperata. . . .	L. st.	11,600,000
Salari	»	7,500,000
Olio, tinte, sapone ecc.	»	1,200,000
Profitti, interessi ecc.	»	4,200,000
Valor totale del prodotto . .	L. st.	24,500,000

Le persone impiegate in questa manifattura sono N.° 412,500.

d) GERMANIA. — Si distinguono particolarmente le lane di Sassonia, Moravia, Ungheria, Slesia, Boemia, Baviera e Prussia, paesi tutti nei quali il lanificio ha fatto grandi progressi. — Giusta un documento pubblicato in occasione dell'Esposizione universale a Parigi nel 1855, l'impero d'Austria contava N.° 25,200,000 teste lanute. Celebri sono le lane di Moravia, la cui produzione si calcola come segue:

Lane merinos	chilogr.	784,000
Lane ordinarie.	»	504,000
Totale	chilogr.	1,288,000

L'Ungheria esporta annualmente da 12 a 13 milioni di chil. di lane.

e) SPAGNA. — Si conoscono in commercio quattro differenti qualità di lane spagnuole: 1.° *Lane fine*, *leonesi*, *segoviane* e *soriane*. Le gregge viaggiatrici che le forniscono, passano l'inverno in Estremadura, e l'estate nei monti di Cantabria. — 2.° *Lane d'Aragona*, in generale mezzo-fine, meno le *lane moline* ed *albarrene*, fine. — 3.° *Lane di Navarra*, di media e fina qualità. — 4.° *Lane dell'Alta Navarra e dei Pirenei*, comuni.

f) RUSSIA. — La Russia meridionale ci manda discrete quantità di lane fine, lavate a Kerson ed a Odessa. Un importante commercio di lane si fa pure a Mosca ed a Karkow.

g) OLANDA, DANIMARCA. — Le lane di questi paesi sono lunghe e di buona qualità.

h) BUENOS AYRES. — Sotto il nome di *lane di Buenos Ayres* s'intendono non solo queste provenienze, ma eziandio quelle di Montevideo, delle altre rive della Plata e dell'Uruguay. Una volta erano classificate fra le lane comuni; ma in oggi la buona e fina qualità vi predomina.

i) LEVANTE E COSTA D'AFRICA. — I pascoli della Valacchia nutrono più di 6 milioni di pecore, indipendentemente dalle numerose gregge che scendono periodicamente dalla Transilvania. Le razze migliori sono quelle dei distretti d'Ialomnitza, Ilfow, Tliorman e della piccola Valacchia. — Dal Marocco e dalla costa d'Africa gl'Inglesi e gli Americani fanno copiosa tratta di lane.

l) AUSTRALIA ED ALTRI PAESI. — Straordinari sono i progressi che ha fatto in questa grande colonia inglese la produzione della lana. Le prime 29 pecore portate nella Nuova Galles Meridionale nel 1788 diedero una progenie di oltre 30 milioni di teste di bestiame lanuto. Ecco qual fu l'importazione di lane in Inghilterra dalle colonie e da altri paesi estraeuropei.

		Australia.	Buona Speranza.	Indie Or.	Altre.
1855	balle	175,588.	25,870.	14,413.	19,194
1856	»	175,909.	50,134.	13,396.	16,291
1857	»	168,246.	51,893.	10,827.	21,362
1858	»	169,275.	56,344.	6,172.	25,509
Totali . .	balle	689,018.	184,241.	44,808.	82,356

V. — Cotone. — Fra gli innumerevoli prodotti del regno vegetale, niuno forse, tranne il frumento, può essere paragonato per la sua importanza economica al cotone. — Esso è una specie di lana che involge le grane d'una pianta delle monudelfie poliandrie. Se ne distinguono 34 varietà, le precipue delle quali sono: 1.° il *cotone erbaceo*, che cresce in Egitto, Siria, Persia, Indie orientali, Italia e Spagna, pianta spesso annuale di 49 a 54 centimetri d'altezza, talvolta arbusto di 1 metro e 60 a 2 metri; 2.° il *cotone arborescente*, che comprende sette varietà le quali crescono spontanee nelle regioni tropicali d'Asia, d'Africa e di America; tali sono tutti i cotoni dell'America meridionale e delle Indie occidentali; 2.° il *cotone arboreo*, pianta che si aderge tal fiata a 5 e perfino a 7 metri, e cresce nell'India, in Arabia, in Egitto, nelle Canarie ed in America: trovasene anche nella Cina e sulla costa occidentale d'Africa.

Nel commercio però i cotoni si classificano in *lunga seta* e *corta seta*. Ecco, in ordine di merito, l'elenco delle principali specie comprese sotto questi due capi:

1.° Lunga seta. — a) *Georgia*, o *Sea Island* che per la finezza, la forza, la nettezza, la lunghezza e lo splendore, è il più pregiato di tutti i cotoni: si raccoglie nelle piccole isolette sulla costa degli Stati Uniti fra Savannah (Georgia) e Charleston (Carolina meridionale). — b) *Egiziano;* c) *Portorico;* d) *Caienna;* e) *Fernambuço;* f) *Camuchi;* g) *Bahia;* h) *Maragnan;* i) *Haiti;* l) *Guadalupa* e *Martinica;* m) *Cumana;* n) *Perù*. — A questa enumerazione dei cotoni lunga fibra finora usitati, dobbiamo aggiungere quelli dell'Italia, che in questi ultimi anni salirono a grande rinomanza, e quelli dell'Algeria, sebbene per la massima parte i cotoni italiani ed algerini appartengano alla categoria seguente:

2.° Corta seta. — a) *Nuova Orleans;* b) *Tennessee;* c) *Italia* e *Algeria;* d) *Mobile;* e) *Carolina;* f) *Georgia;* g) *Florida;* h) *Levante;* i) *Indie.*

Dati Statistici.

a) ASIA. — Indigeno di questa parte del mondo, il cotone vi è coltivato in molte contrade. Calcolasi che la Cina produca all'anno 500,000 balle di cotone, ossia 75 milioni di chilogrammi; che ne riceva 45 milioni dall'India e dall'America; e che 10 milioni di chilogrammi di tessuti di cotone vi sieno ogni anno importati dagli Stati Uniti e dall'Europa. — La quantità prodotta dall'India non è perfettamente conosciuta: calcolasi comunemente a 500,000 chilogrammi. È vero però che l'Inghilterra, massime dopo che la guerra d'America ha fuorchiuse questo grande paese di produzione, fa i più gagliardi sforzi per generalizzare in India la coltivazione del cotone. L'onorevole Associazione di Manchester *for the cotton supply* vi si adopera con energia, distribuendo buone semenze, non solo ai coltivatori indiani, ma a quelli eziandio del Giappone, di Giava, dell'Australia ecc.

b) AFRICA. — Benchè il cotone sia indigeno anche dell'Africa e vi cresca con eccessiva abbondanza, principalmente nelle regioni centrali ed occidentali, pure il suo prodotto non entra in corrispondente proporzione nel movimento commerciale del mondo. Gli indigeni delle rive del Senegal, della Gambia, del Niger, di Timboctù, di Sierra-Leone, delle isole del Capo Verde, della Guinea, dell'Abissinia, sono vestiti di rozze stoffe di cotone da essi medesimi fabbricate. — L'Egitto però merita una particolare menzione. Si è nel 1820 che Mehemet Ali vi fece coltivare il cotone su grande scala; il francese Fumel vi naturalizzò le specie lunga seta che si bene vi allignarono: la produzione attuale dell'Egitto eccede le 250,000 balle, ed è in via di notevole aumento.

c) EUROPA. — Coltivato in Grecia, in Ispagna ed in altre contrade meridionali d'Europa, il cotone sembra non riuscire in ragguardevole proporzione e bontà che in Italia. La zona cotonifera dell'Italia stendesi fino al 43° di lat. boreale, e comprende una superficie di oltre 154,000 chilometri quadrati, con più di 10 milioni di abitanti. Le province ove meglio alligna il cotone, sono le Napolitane e quelle di Sardegna e di Sicilia. Ogni ettare di terreno produce in media da 250 a 300 chilogrammi di cotone netto di semi; nelle province di Salerno e di Napoli, non è raro il raccolto anche di 706 chilogrammi per ettare (V. Napoli, Siracusa ecc. nella nostra *Geografia Commerciale*).

d) AMERICA. — Fino a questi ultimi anni, il più grande mercato mondiale cotonifero era l'America settentrionale. Nella centrale e nella meridionale, il deplorevole stato sociale che vi regnò anche dopo la proclamazione dell'indipendenza, impedì lo svolgimento di questa come di tutte le altre fonti di ricchezza. Il Brasile solo esportava una ragguardevole quantità di cotoni. In questi ultimi anni, la chiusura dei porti degli Stati Uniti ha provocato in tutti i paesi dell'America del Sud un notevole incremento di questa produzione. La quantità di cotone inviato dagli Stati Uniti in Europa fu:

nel	1801	chilogr.	9,375,000
»	1811	»	27,678,000
»	1821	»	55,803,000
»	1831	»	123,660,000
»	1841	»	236,607,000
»	1851	»	996,000,000
»	1860	»	1,500,000,000, ossia balle

N.° 3,775,000, o l'81 p. % della quantità totale consumata in Europa. A ciò bisogna aggiungere il cotone consumato in paese per oltre 600,000 balle.

Industria Cotoniera e Commercio del Cotone. — L'invenzione ed il perfezionamento delle macchine e degli strumenti per filare e tessere il cotone, costituiscono una delle parti più interessanti della moderna tecnologia. Dall'anno 1738, epoca in cui Giovanni Kay inventò la navetta volante, fino al giorno d'oggi, il genio e la pazienza dei mecca-

nici non cessarono mai di migliorare questi congegni; e i nomi di Hargreaves, Arkwright, Crompton, Cartwright, Wats, High ed altri (tutti inglesi, e la più parte della contea del Lancaster) rimarranno sempre a questo titolo fra quelli dei più benemeriti dell'umano progresso industriale. L'Inghilterra conserva tuttora il primato in questa principalissima fra le arti tessili. Ella possiede oltre a 2,300 fabbriche di cotone; la quantità di materia prima che questi opifici lavorano fu:

nel 1781.	chilogr.	2,232,000
» 1790.	»	13,839,000
» 1800.	»	22,768,000
» 1810.	»	58,928,000
» 1820.	»	67,411,000
» 1830.	»	117,857,000
» 1840.	»	264,286,000
» 1850.	»	296,429,000
» 1860.	»	441,071,000

Il valore totale delle manifatture nell'anno 1859 calcolossi a 90,000,000 di lire sterline, delle quali 30,000,000 rappresentano il cotone greggio e 60 milioni gli interessi ed i salari.

Il cotonificio europeo richiede di presente più di 4,000,000 di balle di cotone, di 400 libbre inglesi ciascuna, del valore complessivo di lire 3,750,000,000. Nel 1860 questa quantità si è ripartita come segue:

Gran Bretagna	balle	2,470,000
Francia.	»	630,000
Altri paesi europei	»	1,130,000
Totale . . .	balle	4,230,000

Dopo la Gran Bretagna e la Francia, i paesi dove il cotonificio è più in fiore sono: il Belgio, che lavora 11 milioni di chilogrammi con 700,000 fusi; li converte poi in 10 milioni di chilogr. di tessuti, ne riceve 300,000 dall'estero, ne esporta 2,050,300, e ne consuma 8 milioni; — l'Olanda, che nel 1857 importò 108,000 balle di cotone; — lo Zollverein tedesco, che ne importa non meno di 280,000 balle; — la Svizzera, i cui cantoni specialmente orientali hanno portato quest'industria ad un grado eminente d'importanza e di perfezione; — l'Italia, dove, massime nelle province settentrionali, ha preso un ragguardevole sviluppo; ecc.

CAPO VIII.

Coloniali in genere — e Caffè in ispecie.

Il nome di *generi* o *derrate coloniali* viene particolarmente dato alle sostanze vegetali, specialmente alimentari, che ci son fornite dalle colonie delle potenze europee, e che sono prodotti propri delle parti più calde del globo. Tali sono il *caffè*, lo *zucchero*, il *caccao*, la *cannella*, la *cassia*, il *garofano* e le altre *spezierie*, il *tè*, il *tabacco* ecc.

Il Caffè è la semenza del *coffea arabica*, arbusto della famiglia dello rubiacee e della Pentandria Monoginia di Linneo. — Ignorasi l'epoca in cui si cominciò a fare una bevanda con questo frutto: sembra che il viaggiatore tedesco Leonardo Rauwolf sia stato il primo a far menzione di questa bevanda usitata in Oriente, nel 1573; e poco dopo più esattamente ne parlò Prospero Albino, medico dell'ambasciata veneta in Egitto. Checchè di ciò sia, quest'uso non fu portato in Europa che verso la metà del XVII secolo.

Ecco le principali varietà di questo articolo:

Moka. — È di tutte la più stimata, e proviene dalla costa occidentale dell'Arabia. I semi sono piccoli, irregolari, di un colore giallo verdastro, di grato odore, si rompono difficilmente co' denti ed agitati nella mano danno un suono cavo.

Martinica. — Occupa il secondo grado: la fava è più grossa e lunga di quella del Moka, coperta di pellicula argentea, aroma saporito ma meno energico di quello del precedente.

Guadalupa. — Rassomiglia al Martinica, con la sola differenza che i grani sono più grossi.

Santiago di Cuba. — Viene dalla parte meridionale di questa grande isola: è di varie grossezze, d'un bel colore verde. Ve ne sono diverse gradazioni.

Avana. — Corrisponde in generale alle qualità secondarie del Santiago.

Porto Rico — Abbondante è il prodotto di quest'isola, e s'assomiglia ai due precedenti: la grana è verdastra cupa, il sapore forte.

Giammaica. — Colore verde chiaro, odore gradevole, fave piuttosto grosse.

Guayra e Porto Cabello. — Sono assai stimati e s'assomigliano a quelli di Cuba.

Brasile. — La coltivazione del caffè va prendendo tutto giorno maggiore estensione in questo impero, e fornisce ampie quantità agli Stati Uniti d'America, i quali ne rimandano in copia carichi (*floating cargoes*) all'Europa, specialmente alla Germania. Quei caffè sono per lo più di grossezza media, abbastanza rotondi, di color verde pallido. Vengono talvolta da Rio Janeiro caffè d'un bel verde, detti *lavati*, che sono assai ricercati.

Cajenna. — Grani mal conformati, piatti e larghi, verdastri.

Surinam e Demerary. — Simili a quelli della Martinica.

Haiti. — Erano una volta assai stimati, ma la negligenza dei coltivatori li ha screditati.

Costa Rica. — Sono molto stimati e si accostano al Moka.

Malabar o Mysore. — Come i precedenti.

Giava. — Fave grosse, allungate, giallastre, talora pallido-verdognole, odore penetrante.

Pedang. — Simile al precedente, ma con sapore meno fino.

Sumatra. — Assai mal raccolti e peggio manipolati.

Manilla. — Grani di media grossezza, assai uniformi, di un verde marmoreo, assai buoni, simili ai Giava.

Ceylan. — Fave poco regolari; le buone qualità hanno un bel verde e un grato profumo, le secondarie sono poco pulite, miste a pietre ed a grane rotte e biancastre.

Riunione. — Molto stimato, di mediocre grossezza, allungato, con estremità rotondate, di colore verde chiaro e giallo dorato, talvolta di verde più cupo.

Gabon. — Nome dei caffè della costa occidentale d'Africa, sarebbero di assai buona qualità, ma male manipolati.

Caracoli. — Denominazione comune ai caffè d'incerta provenienza, ma le cui grane ben rotondate furono scelte con qualche cura.

Dati Statistici. — È difficile dire esattamente a quanto ammonti l'annua produzione dei diversi caffè. Come molto prossime al vero possono tuttavia ritenersi le cifre seguenti:

		Produzione annua.
Brasile	chilogr.	130,000,000
Giava	»	55,000,000
Ceylan	»	17,000,000
Haiti	»	16,000,000
Guiana	»	15,000,000
Cuba e Porto Rico	»	14,000,000
Sumatra	»	5,000,000
Costa Rica	»	2,500,000
Moka	»	2,500,000
Antille Inglesi	»	2,500,000
» Francesi ed Olandesi	»	1,500,000
Manilla	»	1,500,000
Africa ed altri paesi	»	3,000,000

Sarebbero dunque circa, in totale, 265 milioni di chilogrammi annualmente raccolti; ed il Brasile rappresenterebbe poco meno della metà di questa produzione totale. (V. Rio Janeiro nella nostra *Geografia Commerciale*).

CAPO IX.

Zucchero.

Così chiamasi chimicamente qualunque sostanza organica solubile, che sciolta nell'acqua si trasforma sotto l'influenza di un fermento, in alcool ed in acido carbonico. — Si distinguono quattro specie fondamentali di zucchero: 1.° lo zucchero che trovasi nelle frutta acide, e che può artificialmente riprodursi, distinto col nome di *glucosi*; 2.° lo zucchero *cristallizzabile*, che raccogliesi dalla canna zuccherina, dalla barbabietola, dalla palma, dalla carota, dalla zucca, dall'ananas, dalla castagna, dal grano turco, dal sorgo saccarifero e da molte altre frutta, specialmente dei tropici; 3.° lo *zucchero di latte*, che per le sue proprietà occupa il mezzo tra gli zuccheri e le gomme: 4.° lo *zucchero*

incristallizzabile. — Dal punto di veduta commerciale, noi non dobbiamo occuparci che della seconda specie di zuccheri.

Stando alle risultanze della *saccarimetria chimica ed ottica*, scienza che tutti i giorni si perfeziona, questi zuccheri dovrebbero partirsi in tre grandi categorie, cioè: 1.° zuccheri bianchi contenenti di più del 96 % di zucchero prismatico, e meno del 4 % di acqua, glucoso e materie straniere; — 2.° zuccheri contenenti più del 90 % di zucchero prismatico, e meno del 10 % di materie straniere; — 3.° zuccheri contenenti meno del 90 % di zucchero prismatico, e più del 10 % di materie straniere. E le tasse daziarie dovrebbero essere appunto graduate in modo da lasciare un margine possibile alla industria della raffinazione o appurazione di questi ultimi zuccheri.

Nella pratica però, gli zuccheri si distinguono in due massime classi, *raffinati* e *greggi.* — Gli zuccheri raffinati, tranne i canditi, si presentano generalmente sotto forma di pani, il cui peso varia da 6 ad 8 chilogrammi, e della loro finezza e valore commerciale si giudica dalla loro bianchezza, dallo stato dei loro cristalli, dalla loro sonorità, dalla regolarità della grana ecc. — Gli zuccheri greggi si classificano a seconda del grado di bianchezza, di secchezza e di granulazione.

Produzione e consumo. — La produzione extraeuropea dello zucchero si divide in due grandi sezioni geografiche: la sezione occidentale, e la orientale.

La sezione occidentale abbraccia il continente e le isole delle due Americhe e l'Africa, e può dividersi nel modo seguente:

Colonie inglesi	chilogr.	240,800,000
» francesi.......	»	89,600,000
» olandesi.......	»	33,600,000
» danesi e svedesi. .	»	5,600,000
Cuba	»	120,000,000
Porto Rico	»	28,000,000
Brasile	»	75,000,000
Altri paesi..........	»	80,000,000
Totale. . . .	chilogr.	672,600,000

La sezione orientale, che comincia dalla punta d'Arabia e si stende attraverso al mare delle Indie, l'Oceano Pacifico fino alle coste Occidentali d'America, non può essere facilmente estimata; ma si può calcolare approssimativamente come segue:

Bengala.............	chilogr.	22,400,000
Manila.............	»	12,000,000
Giava.............	»	45,000,000
Altri paesi..........	»	8,000,000
Totale. . .	chilogr.	87,400,000

Più precisi e più interessanti sono i dati statistici che possiamo fornire sulla produzione e sul consumo dello zucchero in Europa.

La quantità di zucchero che una nazione consuma, è fino ad un certo segno la misura e l'indizio del comparativo grado della sua prosperità e dell'agiatezza degli abitanti. Ciò emerge dalle notizie seguenti:

INGHILTERRA. — Il consumo degli zuccheri greggi fu:

nel 1858	quint.	8,746,729
» 1859	»	8,905,402
» 1860	»	8,797,507

Quest'ultima quantità si riparte, rispetto ai luoghi di produzione, nel modo seguente:

Antille e Guiana inglesi	quint.	3,378,363
Indie inglesi	»	767,739
Maurizio	»	928,826
Cuba e Porto Rico	»	1,531,536
Brasile	»	621,910
Giava e Filippine	»	565,747

La Gran Bretagna ha consumato inoltre in raffinati esteri:

1858	quint.	257,339
1859	»	243,584
1860	»	266,064

Un documento ufficiale presentato al parlamento fornisce gli elementi dello specchio seguente:

Periodo di 14 anni.	Consumo annuo medio di zucchero greggio.		Consumo individuale.			
1801-1814	quint.	2,847,519.	libbre	18.	7	once
Periodi di 5 anni.						
1815-1819	»	2,854,638.	»	16.	3	»
1820-1824	»	3,385,700.	»	17.	12	»
1825-1829	»	3,657,745.	»	17.	14	»
1830-1834	»	3,941,653.	»	18.	2	»
1835-1839	»	3,903,260.	»	17.	1	»
1840-1844	»	3,935,712.	»	16.	5	»
1845-1849	»	5,614,057.	»	22.	8	»
1850-1854	»	7,154,461.	»	29.	1	»

La Gran Bretagna esporta poco zucchero raffinato: nel 1860, quintali 86,009.

FRANCIA. — La Francia ha potentemente incoraggiato con un sistema doganale protettore, lo sviluppo della fabbricazione dello zucchero indigeno di barbabietole, e l'arte della raffineria. Essa possiede attualmente 354 fabbriche di zucchero, che danno annualmente 150 milioni di chil.

Ecco le quantità di zucchero di canna consumate in Francia:

Colonie francesi.			1860.	1859.	1858.
Riunione	quint.	metr.	562,418.	519,277.	545,958
Guadalupa	»	»	285,469.	191,434.	298,225
Martinica	»	»	295,268.	206,932.	305,109
Altre	»	»	8,630.	15,254.	15,408
Totali	quint.	metr.	1,151,785.	932,897.	1,164,700

Provenienze estere.			1860.	1859.	1858.
Maurizio	quint.	metr.	220,464.	209,558.	147,843
Brasile.	»	»	53,644.	160,878.	57,890
Cuba e Porto Rico . . .	»	»	167,867.	189,233.	116,122
Altre.	»	»	28,737.	36,795.	73,356
Totali.	quint.	metr.	470,712.	596,464.	395,211

L'importazione di zucchero straniero, che nel 1845 non era che di 20 milioni di chilogr., nel 1859 salì a 76 milioni di chilogr. circa.

L'esportazione dei raffinati seguì lo stesso incremento. Nel 1850 essa era di circa 17 milioni di chilogr.; nel 1859 ammontò a 52 milioni e 1/2. Ecco qual fu l'importanza e la destinazione dell'esportazione dei raffinati francesi.

			1860.	1859.
Austria.	quint.	metr.	19,977.	24,000
Bassa Italia . .	»	»	26,061.	56,000
Alta Italia. . .	»	»	95,338.	114,485
Svizzera	»	»	55,552.	54,913
Turchia	»	»	76,480.	69,910
Chili	»	»	8,292.	19,328
Algeria.	»	»	48,091.	55,639
Altri paesi. . .	»	»	158,093.	132,451
Totale. . .	quint.	metr.	487,884.	527,459

Il consumo francese dello zucchero di ogni origine fu:

	1812	chilogr.	8,000,000
	1817	»	36,500,000
	1824	»	60,000,000
	1840	»	85,000,000
media ann.	1841-45	»	112,147,000
	1846-50	»	118,576,000
	1851-55	»	141,825,000
	1856-60	»	180,352,000

PAESI BASSI. — Ecco, in chilogrammi, il movimento di questo commercio nel periodo 1854-59:

	ZUCCHERO GREGGIO.		ZUCCHERO RAFFINATO.	
	Importazione.	Esportazione.	Importazione.	Esportazione.
1854	112,097,000.	32,225,000.	203,000.	55,238,000
1855	97,330,000.	32,341,000.	297,000.	53,406,000
1856	111,738,000.	38,979,000.	487,000.	47,345,000
1857	97,364,000.	41,923,000.	178,000.	42,127,000
1858	106,740,000.	26,030,000.	—	51,275,000
1859	101,168,000.	26,902,000.	—	55,541,000

ZOLLVEREIN. — La raffineria e la fabbricazione dello zucchero indigeno sono molto avanzate in Germania, e seguono un attivo movimento ascendente, come risulta dalla tavola seguente:

Campagna di fabbricazione.	Numero delle fabbriche.	Quantità delle barbabietole adoperate.
1853-54	227.	quint. m. 18,470,000
1854-55	222.	» » 19,188,000
1855-56	216.	» » 21,840,000
1856-57	233.	» » 27,551,000
1857-58	249.	» » 28,915,000
1858-59	257.	» » 36,669,000

RUSSIA. — La produzione dello zucchero di barbabietole, a principio del secolo nostro introdotta nell'impero, vi ha fatto progressi rapidissimi. Nel solo regno di Polonia contansi 44 fabbriche, che consumando 100,616,800 chilogrammi di barbabietole, ottengono 6,190,600 chilogr. di zucchero. La Russia propria contiene oggi più di 400 fabbriche producenti circa un milione di quintali (da 50 chilogr.) di zucchero.

ITALIA. — Le introduzioni di zucchero raffinato nel 1861 ammontarono a chilogr. 37,117,859, del valore di L. 43,799,077; e quelle di zucchero non raffinato, a chilogr. 13,626,194, del valore di L. 15,125,072.

STATI UNITI. — Nel 1860 gli arrivi furono di 341,532 tonnellate; i due terzi della quale quantità approdarono al porto Nuova York. La maggior parte di que' zuccheri provengono dalle colonie spagnuole. — La raccolta negli Stati più meridionali (Luigiana, Texas, Florida ecc.) nel 1860 fu estimata a 118,000 tonnellate.

CAPO X.

Caccao.

È il prodotto della *theobroma*, pianta malvacea che cresce spontanea nelle più calde parti dell'America meridionale, e specialmente nelle Guiane, nel Messico, nel Venezuela. — Ecco le specie principali di caccao conosciute nel commercio:

Caccao reale o soconusco, la più fina varietà, ma poco conosciuta in Europa. Le sue mandorle sono della grossezza e della forma delle olive comuni, rivestite di una grigia pellicola, rossastre nell'interno, esalanti un soave e caratteristico odore, con un sapor dolce ed aromatico. La sua polpa dividesi facilmente e contiene in debole proporzione la materia grassa detta *burro di caccao*. Si spedisce in suroni o sacchi di pelle, di 50 chilogrammi.

Caccao Caraca. — Così chiamansi i caccao forniti dalle province di Caracas e di Cumana, nella repubblica del Venezuela, non che da alcuni altri distretti del bacino dell'Orenoco. — Sono i più ricercati in Europa. Se ne distinguono due principali varietà: 1.° *I caracas prima qualità*, raccolti a Occumare, Choroni, Naiguata e Rio Chico, che vengono dalla Guayra o da Porto Cabello. Il loro prezzo medio in paese è di 22 a 32 piastre da L. 4 la fanega di circa 50 chilogrammi. Le

grane sono della dimensione di una bella oliva, coperte di una sottil crosta di terra micacea, o di polvere rossastra, con pellicola bruna, con polpa ricca in materia butirrosa, con aroma e sapore gradevolissimi. 2.° *I caracas seconda qualità*, o *carupano* che vengono da Rio Caribe, Irapa, Guiria, Yagaraparo, con pellicola liscia e per lo più non terrosa, con polpa bruna chiara, tenera, saporita, di un aroma gradevole ma molto men fino del precedente. Il loro prezzo medio è da 12 a 26 piastre la fanega. Arrivano in balle di tela di canape o di cotone, da 50 a 60 chilogrammi. — Talvolta si colloca fra questi caccao quello di *Varinas*, fornito dalla omonima provincia, ma è assai men fino e meno pregiato.

Caccao di Maracaibo. — Solo inferiore ai Caracas; non ha grande importanza commerciale in Europa; le sue grane hanno forma e grossezza simili a quelle del Carupano, con pellicola più sottile, non terrosa e poco aderente.

Caccao della Trinità. — Viene dalla omonima isola delle Antille; la sua qualità, testè poco stimata, si è di molto migliorata, ed è oggi quasi equiparato al Carupano; le sue mandorle sono piatte, con pellicola talvolta coperta di terra rossastra o grigia. Arriva in balle di circa 60 chilogrammi.

Caccao di Cuba. — S'assomiglia al precedente, ha sapore aromatico, ma alquanto aspro. La sua produzione, una volta insignificante, si accresce ogni giorno.

Caccao di Para o di Maragnan. — È di grossezza variabile, con grana allungata, con pellicola grigia o rossastra o mista di nero; con polpa bruna chiara se è matura, e violacea o verdastra se acerba. Siccome i coltivatori per aumentarne il peso spesso lo bagnano, così conserva un sapore di muffa. — Viene in balle da 70 a 75 chilogrammi.

Caccao di Granata. — Somiglia al Maragnan, col quale viene spesso mescolato.

Caccao di Guayaquil. — Grana larga, rotonda alle estremità, con pellicola bruno-grigiastra; dotato di un sapore un po' troppo forte.

Caccao di Bahia. — Grana irregolare, polpa violacea, che dà pasta nera; sapore acerbo e quasi di fumo. — Viene in sacca di tela di cotone, e talvolta in barili di peso variabile.

Caccao della Guyana. — Ve ne hanno più varietà: quello di *Cascuna* è ovale, bruno, aspro; il *Demerari*, che viene dalla Guyana inglese, s'assomiglia al precedente; quello di *Surinam* (Guyana olandese) è di grosse grane rotonde, con pellicola bianca e polverosa.

Caccao delle Isole. — S'indicano così i prodotti delle Antille, cioè: *Haiti*, che s'assomiglia al Maraguan, ma è più piccolo, e di più bruno colore; *Borbone*, con mandorla lucente e di un rosso pallido, è la più corta che si conosca; *Giammaica*, con grana piatta ed allungata; *Guadalupa*, più rotondo del precedente; *Martinica*, simile al Giammaica, ma di un rosso più vivo; *Santa Croce*, somigliante all'Haiti, con grane però più grosse; *Santa Lucia*, uguale al Martinica.

CAPO XI.

Cannella.

Nome comune a varie cortecce aromatiche di alberi appartenenti a specie ed anche a generi differenti. — Le principali varietà sono:

Cannella vera o propria. — Proviene dal *lauro-cinnamomo*, albero di media grandezza, che cresce specialmente nell'isola di Ceylan ed a Cajenna. Se ne trova del resto in molti altri paesi equatoriali o tropicali. — La più stimata è quella di Ceylan, perchè più ricca d'olio essenziale. Viene in bastoni di 1 metro di lunghezza, chiusi in balle di tela d'India, detta *gunny*. — Se ne distinguono tre qualità: 1.ª *Cannella fina* o *lettera rossa* 1.ª, in lunghi fascetti di frammenti di corteccia liscia e sottile, rotolati a volume, con tinta bionda color di carne, sapore e profumo soavissimi; 2.ª *Cannella mezzo-fina* o *lettera rossa* 2.ª, egualmente in fascetti, corteccia più spessa, odore e sapore men fini, colore più cupo; 3.ª *Cannella comune* o *lettera nera*, più spessa ancora e meno liscia, color bruno, buon odore, ma sapore alquanto acre. Le balle di cannella di Ceylan pesano d'ordinario da 42 a 45 chilogr. — La cannella di Cajenna è simile, benchè inferiore, a quella di Ceylan; più grossa e di tinta più pallida. I suoi pezzi sono lunghi da 25 a 30 centimetri. Due qualità: una, più fina; l'altra più ordinaria, che si distingue al suo colore rossastro, alla sua tessitura fibrosa, al suo gusto piccante.

Cannella di Cina. — È la corteccia del *laurus cassia* del Giappone, della Cocincina e delle parti meridionali del Celeste Impero. — È meno stimata della vera cannella, e se ne differenzia pel suo colore brunastro, leggermente tinto di rosso, per un certo odore di cimice, per la sua tessitura fibrosa, per la sua ricchezza di mucilagine e povertà di olio essenziale. — I suoi pezzi sono più piccoli e più fragili di quelli del cinnamomo. Viene molto variamente imballata, con fascie di giunchi, o in casse, od altrimenti.

Cannella di Giava e Sumatra. — Si estrae anch'essa dal *laurus cassia*, e s'assomiglia alla precedente, se non che ha colore più vivo.

Cannella di Malabar. - Detta anche *cassia lignea*, viene dal *laurus malabathrum*, è una scorza spessa, bruna, larga, poco ravvolta, di debole sapore ed odore, fonde facilmente in bocca, è di qualità assolutamente inferiore.

Cannella bianca, molto spessa, gialla-arancio, talvolta cenerognola; viene dal Messico e dalle Antille, in rotoli di variabile lunghezza, e in balle di giunco da 50 a 60 chilogrammi.

Cannella-garofano. — Così chiamata impropriamente, perchè non proviene dalla pianta garofano, ma sì dal *myrtus caryophyllata*, che cresce nelle Antille e nell'America meridionale. Per l'aspetto e pel colore, si assomiglia alla cannella comune; pel suo profumo e sapore, al garofano (spezie). In commercio vendesi in bastoni da 60 a 65 centim. di lunghezza e di 15 a 30 millimetri di diametro, formati di cortecce sottili, strettamente ravvolte.

Come tutte le altre merci, e segnatamente le coloniali, la cannella va soggetta a falsificazioni, la più frequente delle quali consiste nel dare come cannella fresca corteccie che già hanno servito alla preparazione di essenza, e prive perciò della massima parte del suo aroma; ma è facile riconoscere la frode, dacchè la cannella già usata è rotta in frantumi, di bruno colore, di sapore e di odore debolissimi. La sostituzione poi delle cannelle d'inferiore a quella di superiore qualità, è riconoscibile coll'aiuto dei caratteri sovra notati e specialmente con la pratica esperienza.

CAPO XII.

Altri Coloniali e Spezierie.

Enumereremo ora gli altri principali generi coloniali e spezierie che formano l'oggetto di cospicuo commercio.

Zenzero. — È una pianta erbacea, della famiglia delle amomee, originaria delle Indie Orientali e delle isole Moluche, ma trapiantata da gran tempo nel Messico, nelle Antille, a Cajenna e sulle coste d'Africa. — Ha un odore aromatico e pungente, un sapor forte ed acre; adoperasi principalmente come condimento, e come medicinale. — Se ne distinguono due specie: il *grigio* ed il *bianco:* quest'ultimo proviene principalmente dalla Giamaica. Il primo (detto anche *zenzero rosso* o *nero*) trovasi in commercio sotto forma di tubercoli grossi come il dito; il secondo è una radica più allungata e sottile.

Garofano. — Bottone florale di un arbusto della famiglia dei mirtacei (*caryophyllus aromaticus*), originario delle isole Moluche, e specialmente di Banda, Amboina e Ternate. Ne danno anche le Antille e le Guiane. Si distinguono in commercio le varietà seguenti: 1.° *Garofano delle Moluche*, detto anche *garofano inglese*, perchè la maggior parte è portata in Europa da navi britanniche. È la più stimata qualità. Arriva in balle di tela doppia o in barili di legno forte, del peso netto di 50 a 75 chilogr. — 2.° *Garofano di Cajenna*, inferiore in qualità al precedente, più lungo, più secco e meno aromatico; viene in barili di 100 a 150 chilogr., o in fusti più piccoli di 60 chilogr. — 3.° *Garofano delle Antille*, il più sottile di tutti, e rossastro, imballato in giunchi da 70 a 100 chilogr. — 4.° *Garofano d'Olanda*, di origine comune a quella del garofano inglese. — 5.° *Garofano di Batavia*, notevole pel grigio colore, secco e poco aromatico. — 6.° *Garofano di Santa Lucia*, simile al Cajenna.

Noce moscata. — Frutto di una pianta (*myristica*) della famiglia delle miristacee, arbusto delle contrade tropicali d'Asia e dell'Arcipelago Indiano. — Distinguonsi le varietà seguenti nel commercio: — 1.° *Moscate rotonde*, dette anche moscate *coltivate*, *domestiche*, *femmine*. Vengono dalle Moluche e specialmente da Banda (e sono le più stimate), e da Cajenna; ma queste ultime sono di qualità inferiore. Arrivano generalmente spoglie del loro involucro, coperte da un pulvi-

scolo biancastro. — 2.° *Moscate di Borbone* o della *Riunione*. Rotonde anch'esse, sono però men pregiate delle precedenti. — 3.° *Moscate lunghe, nuasse* o *acerbe*. Sono il prodotto della *myristica tomentosa*; sono più allungate e quasi elittiche; vengono col loro involucro o guscio; sono meno aromatiche delle precedenti. Vengono da varie parti, ma specialmente dal Malabar. — Sotto il nome di *fiore di noce moscata* (*macis* dei francesi, e *mace* degli inglesi) distinguesi una specie di tessuto carnoso che involge la noce moscata, e che per le sue qualità aromatiche viene impiegato negli stessi usi culinarii e farmaceutici del frutto.

Pepe. — Frutto d'una pianta tropicale sarmentosa e rampicante, della famiglia delle piperacee. — Il commercio ne estima la qualità dal peso specifico, cioè provando se la maggior porzione di un pugno di grane galleggia o s'affonda nell'acqua, e distingue le qualità seguenti: 1.° *Pesante*, che è di bei grani sferici, regolari, coperti d'una corteccia bruno-marrone, fina, poco rugata; viene da Sumatra. — 2.° *Mezzo pesante*, in grane men grosse, irregolari, con più profonde rughe, scorza bruna grigiastra. — 3.° *Leggiero*, grane ineguali, coperte di corteccia molto rugata, e di colore nero cinerognolo.

Distinguesi pure il pepe secondo le provenienze, le precipue delle quali sono le seguenti, con le relative annuali quantità:

Malabar	chilogr.	453,000
Sumatra, Costa occidentale	»	10,000,000
Id. Costa orientale	»	4,067,000
Penisola di Malacca / Borneo / Giava	»	3,624,000
Totale	chilogr.	18,144,000

Inoltre il Siam ne produce 50,000 picul. — Ceilan, l'Africa ed altri paesi ne danno in copia.

Il consumo ed il commercio del pepe sono estesissimi, come rilevasi dai dati seguenti:

FRANCIA. — Ne ha importato negli anni:

1853	chilogr.	2,660,088
1854	»	2,110,466
1855	»	2,574,820
1856	»	5,659,719

INGHILTERRA. — Quantità in libbre *avoirdupois* = chilogr. 0,453.

Anni.	Importazioni.	Esportazioni.
1845	9,852,983.	7,274,250
1850	8,082,319.	3,727,183
1855	6,489,005.	3,828,820
1856	10,810,398.	4,923,201
1857	5,466,738.	3,171,084
1858	12,357,508.	5,478,475
1859	8,719,265.	6,651,824

PAESI BASSI. — In chilogrammi:

Anni.	Importazioni.	Esportazioni.
1850	1,409,780.	672,248
1851	721,924.	1,075,524
1852	519,812.	816,270
1853	404,416.	926,552
1854	704,509.	552,696
1855	722,423.	599,718
1856	1,153,167.	750,523
1857	742,011.	744,464
1858	775,059.	644,243

AMBURGO. — L'importazione in *ctner* da 50 chilogr. fu:

1855	10,693
1856	20,469
1857	14,975
1858	14,791
1859	13,378

ZOLLVEREIN. — In *ctner* da 50 chilogrammi.

Anni.	Importazione.	Esportazione.	Transito.
1851	39,252.	267.	11,894
1852	36,335.	292.	18,942
1853	31,998.	196.	19,090
1856	37,559.	—	—
1857	40,161.	214.	19,546

AUSTRIA. — Importazioni a Trieste, in *centner* da 56 chilogrammi.

1856	14,567
1857	16,910
1858	14,449

ITALIA. — L'importazione a Genova nel 1857 fu di 583,476 chilogr.
STATI UNITI. — Le importazioni furono in libbre da chilogr. 0,453.

nel 1853-54. . . . . libbre 6,066,865
» 1857-58. . . . . » 11,037,421

Le esportazioni:

nel 1853-54. . . . . libbre 1,941,316
» 1857-58. . . . . » 2,122,375

Oltre alle qualità ordinarie summentovate di pepe rotondo, si commercia eziandio il *pepe lungo*, di colore grigio cenere, grosso come una penna di cigno, lungo da 25 a 40 millimetri, di sapore più ardente del vero pepe. — Vi ha anche il *pepe a coda* o *cubebe*, della grossezza del pepe vero, d'un sapore acre ardente, che viene da Giava. — Il *pepe di Guinea*, detto anche *corallo dei giardini*, *pepe di Spagna*, *pepe rosso* o *peperato*, è il frutto del *capsicum annuum*, pianta della famiglia delle solanee, che cresce in India, Africa, America ed Europa. Non è aromatico, ma di un sapore acre, pungente, irritante. — Il *pepe malaghetta*, *manighetta*, *grana paradisi*, è la semenza di una pianta di Ceylan, di Madagascar e della costa occidentale d'Africa. — Il *pepe* o *pimento*

di Cajenna è il frutto del *capsicum frutescens.* — Tutte queste specie di pepe e pimenti, del pari che quelli del *Giappone*, del *garofolato*, del *Messicano* o di *Tabasco*, servono tutti più o meno ai medesimi usi del pepe ordinario.

Vainiglia. — Frutto dell'*epidendrum vanilla*, delle piante monocotiledoni, della famiglia delle orchidee, che cresce nelle regioni calde dell'America, specialmente al Messico. — Si distinguono le specie seguenti: *pompona* o *bova*, il cui guscio è grosso e corto; *de ley*, con gusci più lunghi e sottili; *simarona*, piccola e magra. E nella qualità stanno appunto in quest'ordine. La vainiglia è spedita in casse di latta di 17 o 18 chilogrammi.

CAPO XIII.

Tè.

Si dà questo nome alle foglie disseccate del *thea viridis*, arbusto della poliandria monoginia di Linneo, il quale presenta qualche somiglianza col mirto. — I soli paesi nei quali questa pianta cresca spontanea, sono la Cina ed il Giappone. A Giava ed a Singapore serve solo d'ornamento nei giardini. Si tentò, ma con poco frutto, acclimarla in India.

Si distinguono in commercio due varietà principali di tè: il *nero* ed il *verde;* ma entrambe sono prodotte dalla stessa pianta, ed il colore non dipende che dal diverso modo di preparazione. Il verde si ottiene, distendendo le foglie sopra lastre metalliche calde; il nero, soggettandole ad una previa fermentazione incipiente. Entrambe le qualità danno luogo però ad un gran numero di suddivisioni, delle quali ecco le principali:

Tè neri. — Chiamati in cinese *hi-tchu*, questi tè sono:

1.° *Tè bohé* (*bohea* degli Inglesi), che vien sottoposto ad un prolungato abbrustolimento, per cui è la varietà che si conservi di più senza muffire. È il più ordinario dei tè neri, misto a foglie di scarto ed a polvere.

2.° *Tè congo.* — Proviene dalla scelta fatta dopo la produzione del precedente: foglie piuttosto lunghe, di un bruno rossastro, di aromatico odore.

3.° *Tè susciong.* — È la più piccola foglia fra i tè neri, proviene dalla seconda raccolta, odor soave, foglie bene ravvolte.

4.° *Tè pusciong.* — È il susciong scelto, d'un bruno verdastro, odore soavissimo.

5.° *Tè peko.* — Punte bianche, ottenute mercè la scelta delle giovani foglie del primo raccolto, il che diminuisce il prodotto delle stagioni successive, ed aumenta quindi il prezzo. La preparazione si compie con molta cura e con una torrefazione meno completa che per le altre qualità Odore dolce, aromatico, alquanto simile a quello della rosa.

6.° *Tè ana-hi* e *ning-yung*. — Si raccolgono nella provincia di Fokien; sono una specie di susciong, con odore forte e foglia rigata di verde.

Tè verdi. — Detti in cinese *lu-tchu*, sono d'un uso meno generale, sovratutto in Europa, e si dividono come segue:

1.° *Tè yung-hyson*. — Raccolto nei primi giorni di primavera. Foglie fine e sottili. Ricercato dagli americani. Soggetto a sofisticazioni, per mistura di qualità inferiori.

2.° *Tè hyson*. — Raccolto anch'esso nel cominciare della bella stagione; ogni foglia è ritorta e ravvolta a mano, e la preparazione forma l'oggetto di minuziose cure. Foglie lisce, di odor fino.

3.° *Tè hyson-skin*. — Proviene dalla scelta del hyson e costituisce una qualità inferiore; foglie rudi, gialle, mal ravvolte, con scarso aroma.

4.° *Tè hyson chulan*. — È hyson nella cui preparazione i cinesi mescolano fiori dell'olivo odorifero d'Asia (*olea flagrans* di Linneo), per comunicargli un soave e gradito odore.

5.° *Tè imperiale* o *gran perla*. — La foglia non è raccolta che al suo intero sviluppo; invece di esser lunga e ravvolta, è larga, unita, brillante e ridotta in grani, colore verde argentato.

6.° *Tè tunkay*, somigliante al hyson skin, ma superiore in bontà ed in aroma. Gli americani ne fanno grande domanda; foglie grandi e d'un verde giallastro; forte odore.

Altri tè. — Oltre a queste qualità sulle quali si aggira il gran commercio, vi hanno in Cina e nel Giappone altri tè, alcuni dei quali troppo rari e preziosi per far l'oggetto di traffico e usati solo come regali, altri manipolati da ciarlatani e ciurmadori. — Chiamansi *tè di caravana* quelli che arrivano in Russia per via di terra, specialmente alla fiera di Kiatcka (V. questo nome nella nostra *Geografia Commerciale*). — I *tè in mattoni* o *in tegole* sono il residuo del tè ridotto in forme rettangolari e piatte: consumansi specialmente in Tartaria e Siberia. — La mistura delle varie qualità, e quella di sostanze coloranti come l'azzurro di Prussia, l'indaco, il cromato di piombo, la curcuma, i sali di rame ecc., danno luogo a molte e perniciose falsificazioni di questa merce.

Commercio del tè. — Dalla Cina, in annata ordinaria, le esportazioni sono:

per l'Inghilterra	libbre	inglesi	80,000,000
» gli Stati Uniti. . .	»	»	36,000,000
» l'Australia	»	»	10,000,000
» l'Olanda.	»	»	4,000,000
» l'India.	»	»	1,000,000
» la Russia	»	»	15,000,000
» altri paesi	»	»	5,000,000
Totale	libbre	inglesi	151,000,000

Calcolasi che i tè neri formino più dei tre quarti delle spedizioni per l'Inghilterra; agli Stati Uniti invece i due terzi sono di tè verdi.

Il tè, come gli altri prodotti cinesi, vendesi per lo più a contanti, o contro consegna di mercanzie. — Vendesi a picul ed a tael (V. Cina e Pekino nella nostra *Geografia Commerciale*), in casse di legno o di latta. — I corsi dei prezzi vanno soggetti a grandi variazioni, a seconda delle vicende politiche, delle varietà pressochè infinite della merce e dell'eventuale rapporto tra l'offerta e la domanda.

CAPO XIV.

Tabacco.

Nome col quale s'indicano le foglie secche della *Nicoziana*, pianta della famiglia delle solanee, originaria delle regioni tropicali d'America, ma perfettamente acclimata in molte altre contrade dei due mondi. Fu introdotta in Europa sul finire del secolo xv dai Portoghesi, che l'avcano scoperta nella loro isola di *Tobago* (onde il suo nome); portata in Francia, verso la metà del secolo xvi, da Giovanni Nicot di Villemain, ambasciatore di Francesco II in Portogallo, ne ebbe l'altra sua denominazione; poco dopo la recava in Inghilterra il celebre ed infelice sir Gualtiero Raleigh. L'uso del tabacco, sia per fumare, sia per nasare, lungamente proibito da molti principi, assunse poscia immenso sviluppo; e porgendo alimento ad un grande commercio, divenne eziandio una ricca fonte di provento fiscale.

I paesi di produzione del tabacco sono: Stati Uniti, America centrale e meridionale, segnatamente Perù e Brasile, Cuba, San Domingo, Manilla, Giava, India, Cina, Asia minore, Egitto, Turchia, Grecia, Ungheria, Olanda, Belgio, Palatinato ed altre parti di Germania, Francia, Italia, Algeria, Spagna.

Si distinguono nel commercio quattro grandi classi di tabacchi: gli esotici o transatlantici, quelli del Levante, quelli d'Europa, gli indigeni italiani.

Alla prima classe appartengono:

1.° Il *Virginia*, grasso, aromatico, forte, ottimo per la fabbricazione del tabacco da naso;

2.° Il *Kentucky*, grasso, forte, con larga foglia, assai ricercato;

3.° Il *Maryland*, leggero, aromatico, a grandi foglie, impiegato specialmente per fumare;

4.° L'*Avana*, insuperabile per sigari;

5.° Il *Giava*, adoperato per fumare, con odore simile a quello del pepe;

6.° Il *Manilla*, molto pregiato per sigari;

7.° Quelli dell'interno di Cuba, S. Domingo, Brasile, Messico, dell'America centrale, di Cartagena, di Guayaquil, del Paraguay ecc.

I tabacchi del Levante, provenienti dall'Asia minore, dalla Turchia, dall'Egitto, dalla Grecia, sono in generale assai fini, in non grande quantità ed adoperati specialmente nella fabbricazione del tabacco da pipa.

I tabacchi d'Europa sono:

1.° L'*Olanda*, eccellente per naso, forte epperò mescolato spesso ad altri più deboli;

2.° Il *Debreczin* (Ungheria), per sigari;

3.° Il *Szegedin* (Ungheria), per fumo; una varietà speciale da naso;

4.° I *francesi*, provenienti specialmente dai dipartimenti occidentali;

5.° Gli *spagnuoli*, forti e vivaci, specialmente il rossiccio in minutissima polvere;

6.° I *germanici* (il solo impero d'Austria ne produce più di 37 milioni di chilogr. all'anno).

7.° I *russi*, provenienti specialmente dalle province meridionali. La media produzione è di circa 6,816,000 chilogrammi.

I tabacchi indigeni provengono dalle meridionali province dell'Italia, dalla Sicilia, e dalla Sardegna, la quale ultima isola ha una qualità somigliante alla rossiccia di Spagna.

Ma di tutti i paesi del mondo il massimo centro della produzione del tabacco è l'America settentrionale. La quantità esportatane dagli Stati Uniti fu:

nel 1855.	balle 12,913	per un valore di dollari	14,712,468
» 1856.	» 17,772	»	22,221,843
» 1857.	» 14,432	»	29,662,772
» 1858.	» 12,640	»	17,009,767
» 1859.	» 19,651	»	21,074,038
» 1860.	» 17,817	»	15,906,547

Il *South*, giornale di Richmond, dava testè la seguente statistica della produzione generale del tabacco del mondo:

Asia	libbre	399,900,000
Europa	»	281,844,500
America.	»	248,280,500
Africa	»	24,300,000
Australia	»	714,000

Totale . . . . libbre 995,039,000 o circa chilogrammi 495,000,000.

CAPO XV.

Indaco.

Sostanza colorante azzurra che si ottiene macerando nell'acqua diverse specie di vegetali, e specialmente piante leguminose coltivate nelle Indie orientali, a Giava, nelle Filippine, nell'America centrale e nelle Antille.

La forma dell'indaco varia a seconda delle provenienze: quello del Bengala, degli altri punti dell'India inglese, di Giava, è in pezzi o quadrettini cubici o piatti; più schiacciati son quelli di Manilla; quello

di Guatemala è in frantumi irregolari. L'ordinaria forma dell'indaco del Bengala è quella di cubi di 5 a 8 centim., detti pietre o quadrelli. Chiamasi *grande quadrato*, quelli i cui quadrelli furono per accidente ridotti in pezzi più o meno grandi; se furono ridotti in frammenti abbastanza minuti per poter passare attraverso ad un grosso staccio, chiamansi *mezze pietre*.

L'esterna apparenza dei quadrelli è talvolta scolorata o sabbiosa, ma in generale sono secchi, facili a rompersi, d'una spezzatura netta ma senza splendore. I belli indachi sono leggeri e galleggiano sull'acqua. Il colore dee giudicarsi da una rottura recente; esso varia tra l'azzurro cupo, l'azzurro violetto, l'azzurro chiaro e l'azzurro nerastro. Oltre il colore, giova, come criterio della bontà dell'indaco, la consistenza della sua pasta, che deve essere tenera in modico grado. L'indaco buono non contiene più di 4 p. % d'acqua. Esso non ha sapore; i pezzi presi individualmente non hanno odore, ma ne hanno uno forte in grandi quantità.

Le principali qualità d'indaco-Bengala sono dagli Inglesi classificate come segue:

Superfine blue . . . . Soprafflno azzurro.
Fine blue . . . . Azzurro fino.
Ordinary blue. . . . . Sopraffino violetto.
Fine purple. . . . . Sopraffino porporeo.
Purple and violet . . . . Fino violetto e porporeo.
Ordinary purple and violet. . Buon violetto e violetto rosso.
Dull blue . . . . Fino e buon rosso.
Inferior purple and violet. . . Rosso tenero.
Strong copper . . . . Fino ramoso.
Ordinary copper . . . . Ramoso ordinario.

Gli indachi *genere-Bengala* sono in Amsterdam classificati come segue:

A Irregolare, medioviolettto con ordinario.
AA Medioviolctto e medioviolctto rosso.
AA Buono medioviolctto rosso.
AAA Buon violetto, pasta fina, regolare.
AAAA Buono violetto rosso, pasta fina e tenera.

Gli indachi *genere-Giava* sono classificati così:

B Irregolare, violetto, tenero.
BB Violetto cupo, tenero.
BB Rosso cupo, pasta tenera e fina.
BBB Medioviolctto cupo, ordinario.
EE Genere-Bengala, irregolare, serrato, violetto bruno, ordinario.
EE Genere-Bengala, serrato, violetto rosso.
N.° 1.° Molto serrato, pesante, bruno.
N.° 2.° Genere-Bengala, pesante, bruno.
C Giava azzurro.

Tiensi pur conto delle marche di fabbrica e dei distretti dai quali le diverse qualità provengono.

Gli indachi si esportano in casse di peso indeterminato; questo peso suol essere pel Giava di 100 chilogr., ma va talvolta fino a 165 chilogr.

L'indaco di Guatemala e quello di Caracas, quando è di qualità superiore, si assomiglia al Bengala, e viene in *suroni;* ma le qualità inferiori sono molto meno belle.

Gli indachi vanno soggetti a molte falsificazioni. Le principali consistono: 1.° Nella mistura di materie minerali, che si scoprono mediante l'incinerazione; 2.° in materie saline ed aluminose, che si riconoscono nel modo stesso; 3.° in sostanze gommose o glutinose, che si trovano mettendo l'indaco nell'acqua, dove, se le contiene, si ammollisce e diventa viscoso; 4.° in resine, che si sciolgono nell'alcool; 5.° in campeggio, che si rivela in rosso, trattato coll'acido ossalico; 6.° in azzurro di Prussia, che si decompone con la potassa caustica.

Ecco alcuni dati statistici sulle quantità d'indaco date dai vari paesi produttori.

BENGALA. — La raccolta media fu:

1805-1814	libbre inglesi	5,600,000	=	chilogr.	2,540,000
1815-1817	» »	7,000,000	=	»	3,200,000
1818-1821	» »	6,000,000	=	»	2,720,000
1822-1825	» »	8,000,000	=	»	3,630,000
1826-1829	» »	9,000,000	=	»	4,080,000
1830-1833	» »	8,450,000	=	»	3,833,000
1834-1837	» »	8,200,000	=	»	3,720,000
1838-1841	» »	9,200,000	=	»	4,170,000
1842-1845	» »	9,750,000	=	»	4,424,000

Ecco poi per gli anni 1849-55 il valore degli indachi esportati per mare dalle Indie inglesi (Bengala, Madras e Bombay):

		Totale.	Bengala.	Madras.	Bombay.
1849	L. st.	2,093,474.	1,972,459.	111,180.	7,887
1850	»	1,838,179.	1,674,182.	156,441.	7,556
1851	»	1,980,896.	1,716,474.	250,801.	13,621
1852	»	2,025,313.	1,819,374.	185,753.	20,186
1853	»	1,809,685.	1,388,155.	377,331.	44,199
1854	»	2,067,769.	1,704,049.	391,760.	46,960
1855	»	1,701,825.	1,426,049.	233,095.	52,581

GIAVA. — Il prodotto, fu in chilogrammi:

	Del governo.	Dei privati.	Totale.
1853	326,000.	134,000.	460,000
1854	315,000.	158,000.	473,000
1855	218,000.	150,0[illegible]0.	368,000
1856	357,000.	182,900.	540,700
1857	307,000.	196,200.	503,400
1858	361,000.	226,500.	587,800

AMERICA ED ALTRI PAESI. — Sebbene il Guatemala dia il suo nome ad una specie particolare di indaco, non ne esporta però in oggi. Il prodotto di questo nome viene dall'Honduras.

La raccolta è annualmente da un milione a 1,200,000 libbre, e non è mai inferiore a 708,000. L'esportazione si fa da San Salvador (V. nostra *Geografia Commerciale*). — L'indaco di Caracas, detto anche della Guayra (V. *ut sup.*), è di qualità inferiore, e viene dal Venezuela, la cui raccolta fu:

1843	chilogr.	49,404
1844	»	32,292
1845	»	22,494
1846	»	23,782
1847	»	28,566
1850-51	»	100,100

Ignoriamo la precisa produzione delle Filippine, dove l'indaco si coltiva specialmente in Balacan e Laguna.

Il consumo, e perciò il commercio dell'indaco calcolasi attualmente come segue:

Gran Bretagna	chilogr.	800,000
Francia	»	800,000
Stati Uniti	»	400,000
Russia	»	860,000
Zollverein	»	1,250,000
Svizzera	»	150,000
Austria	»	400,000
Altri Stati	»	300,000
Totale	chilogr.	4,960,000

CAPO XVI.

Cocciniglia e Kermes.

La Cocciniglia è un piccolo insetto dell'ordine degli emipteri, originario del Messico, ma diffuso poi in molti altri paesi caldi. Vive sui cactus nopali e sull'opuntia. Se ne distinguono le varietà seguenti, dal punto di vista scientifico:

1.° Cocciniglia fina o Cocciniglia del Nopal. — Lunga circa 2 millimetri, globulosa; ha un valore commerciale più alto che tutte le altre. Ha l'aspetto, quand'è disseccata e posta in commercio, di piccole grane il cui colore porporeo è renduto grigiastro da una polvere bianca che resiste anche all'immersione nell'acqua calda. — Viene dal Messico.

2.° Cocciniglia silvestre. — Ha la stessa provenienza; è più piccola della precedente, meno rossa, e meno pregiata.

3.° Cocciniglia dei fichi d'India. — Vive nelle Indie orientali, è rossastra, ovoidale, e fornisce la sostanza colorante detta *lacca carminata*.

4.° Cocciniglia delle stufe. — Cresce nelle nostre serre calde d'Europa, sui cactus; è rosea, ellittica, e non dà che un pallido colore.

5.° Cocciniglia di Polonia. — Vive in molte parti dell' Europa settentrionale sulla pianta *sceleranthus perennis:* ha un bel colore, benchè alquanto scuro; si adopera nella tintura dei marocchini, del panno, della seta e del crine.

Dal punto di veduta commerciale, le Cocciniglie si distinguono, giusta la provenienza, come segue:

1.° Cocciniglia di Honduras, detta anche *Mesteca*, formata quasi interamente di Cocciniglia fina; e perciò è la più stimata. Se ne conoscono tre varietà:

a) La *nera* o *zaccatilla*, nerastra o rosso-bruna, con tracce di polviscolo biancastro;

b) La *grigia*, coperta da più abbondante pulviscolo, e che dà un meno intenso colore;

c) La *rossastra*, la meno stimata delle tre, e distinta da ciò che il polviscolo non vi si osserva che nelle rughe della bruna pellicola.

2.° Cocciniglia Vera Cruz. — Comprende tre varietà, come sopra, e viene in suroni da 80 a 100 chilogrammi.

3.° Cocciniglia delle Canarie. — Si distingue in *nera* ed *argentea*. — Molto stimata. Viene in sacchi, casse o barili da 25 a 30 chilogr.

4.° Cocciniglia di Giava. — Viene importata in Olanda; è in piccoli grani rossastri, in piccole casse di latta da 40 a 60 chilogr. È mediocremente stimata.

Il Kermes è un altro insetto del genere *lecanium*. Trovasi nell' Europa meridionale sulla quercia verde (*ilex* o *quercus coccinifera*). È grosso come un piccolo pisello, di colore violaceo. Dà un colore rosso assai men bello di quello della Cocciniglia. Chiamasi anche impropriamente *kermes vegetale*, per distinguerlo dal *kermes minerale*, che è una polvere leggera formata con ossido di antimonio.

CAPO XVII.

Legni da tinta.

Il tessuto legnoso di parecchi alberi, pressochè tutti esotici e delle contrade tropicali, contiene nelle sue cellule una materia colorante, di cui le arti tintorie si servono. — I principali legni di questo genere sono:

1.° Legno del Brasile, che dà tintura rossa, proveniente da alberi del genere *caesalpinia*, i quali crescono nel Brasile ed in altre contrade. Arriva d'ordinario in pezzi; legno assai duro.

2.° Legno di Calliatour. — Viene da una specie di leguminose (*pterocarpus santalinus*), che cresce nelle parti montuose dell' India e di Ceylan. Assai duro, pesante, odoroso, rossó vivo all' esterno e più vinoso interiormente.

3.° Legno di Cam. — Rossastro, ricco in materia colorante. Proviene da una cesalpinia della costa d' Africa.

4.° Legno di Campeggio. — Il più importante di tutti i legni da tinta; fornito dall'*haematoxylum campechianum*, prende il nome dalla baia di Campece, nel Messico, dond'è aborigeno; ma viene ancora dal Messico e dalle Antille, specialmente da Haiti. Esala un aggradevole odore d'iride; è duro, compatto, tenace, più pesante dell'acqua; ricco di rosso colore. Esso è d'un giallo rossastro, quando è tagliato di fresco; ma in contatto dell'aria prende una tinta bruna ed anche nerastra. Si adopera specialmente nelle arti tintorie delle file tessili, delle stoffe, delle cuoia, delle carte ecc.

Il suo principio colorante, l'*ematina*, dà alla decozione una tinta rossa vinosa azzurrognola; questa decozione, concentrata con gomma e solfato di ferro, dà un buon inchiostro da scrivere. Mescolandovi diverse sostanze acide, alcaline o saline, si producono gradazioni molteplici di violetto, nero, rosso, bruno e giallo. — Si distinguono in commercio varie specie o *tagli* di campeggio; ecco i principali: *Taglio di Spagna*, nero o grigiastro alla superficie, vivo rosso all'interno; viene in pezzi da 20 a 60 chilogr.; non può conservarsi a lungo, e si guasta all'umidità. — *Taglio inglese*, viene dalla Giammaica, in pezzi come i precedenti, ma meglio tagliati, più uniti e senza cavità, per cui si conserva meglio. — *Taglio d'Haiti* o *di San Domingo*, è rosso bruno al di fuori e rosso pallido nell'interno, men pesante e men ricco di principio colorante dei precedenti. — *Taglio Honduras*, sta di mezzo al taglio di Spagna ed a quello di Haiti. — *Taglio Martinica* e *Guadalupa*, è il men caro, e vale sempre da 3 a 5 lire meno ad ogni 50 chilogr. che il taglio Spagna; è povero in materia colorante, viene in piccoli pezzi, tortuosi e nodosi.

5.° Legno di Fernambucco. — Lo si confonde talvolta col *Brasile;* proviene dalla *coesalpinia echinata* e *crista;* dà un bel colore roseo; è duro, pesante, unito. Viene in pezzi di 5 chilogr. circa, o in minute schegge.

6.° Legni gialli. — Molti sono i vegetali che danno questo colore, e specialmente: il *sommacco*, il *legno fustico*, o *giallo di Cuba*, quello di *Tuspan*, quello di *Costa Ferma*, quello di *Fernambucco*, quello delle *Indie Orientali* ecc.

7.° Legni di Santa Marta, di Nicaragua e di Lima o di California. — Hanno tutti questi legni una grande analogia fra loro, e provengono da altrettante varietà delle *coesalpinia echinata* e *brasiliensis*, dando ottimo colore rosso.

8.° Legno di Sandalo. — Proviene da una leguminosa, detta *pterocarpus santalinus*, che cresce sulla costa di Sierra Leone in Africa, su quella del Coromandel, nell'interno dell'India e nell'isola di Ceylan. — La materia colorante che fornisce, è rossa. Presenta fibre disposte a strati alternativi, e diretti in sensi inversi le une rispetto alle altre, per modo che quando lo si fende nel senso del suo diametro, le due parti presentano superficie angolose e che s'incastrano accostandosi, e quando lo si pialla, vi si osservano parti alternativamente lisce e squarciate.

9.° Legno di Sapan. — Rosso anch'esso, proveniente dal *sapan bimas* di Siam, di Manilla, del Giappone, delle Moluche e della Malesia olandese. Duro, compatto, può essere lavorato; la sua materia colorante si assomiglia al Fernambucco, ma è meno stimata.

10.° Legno della Terra Ferma. — È una *coesalpinia* proveniente dai territori della Columbia; duro, nodoso, compatto. giallo dorato, arrossa all'aria.

Oltre a questi precipui legni da tinta, si adoperano ancora l'*acacia*, il *pioppo d'Italia* per produrre il color giallo, l'*ebano verde* per ottenere quest'ultima tinta, la radica e la corteccia di *noce*, pel color bruno, ecc.

CAPO XVIII.

Alizari e Robbia.

La *Robbia* è una pianta vivace, della famiglia delle rubiacee, che cresce spontanea nel mezzodì dell'Europa, nell'Asia Minore, nelle isole del Mediterraneo, nel settentrione dell'Africa, o che si coltiva ancora in Olanda, Germania e Francia. — La parte della robbia che si adopera nella tintura è la radice, che disseccata e nettata costituisce gli *Alizari* del commercio. Questa radica è orizzontale, lunga, grossa da 5 a 8 millimetri, nodosa, flessibile, cilindrica, coperta da una pellicola bruno-rossastra poco aderente, sotto la quale giace una corteccia rossa, spessa da 2 a 4 millim., ed è questa parte corticale che somministra la materia colorante.

Il commercio di questo articolo dividesi in due distinte sezioni: quello della radica stessa, detto appunto *commercio degli alizari*; e quello della sostanza macinata e preparata per la tinta, a cui si dà particolarmente il nome di robbia.

La coltivazione degli alizari è assai proficua: l'ettaro di buon terreno può darne 2,000 chilogr., che disseccati si riducono a circa 800. Le spese ed il valore prodotto da un ettaro si calcolano come segue, in media: *Spese*, pel 1.° anno L. 1,100; pel 2.° L. 340; pel 3.° L. 680; totale L. 2,120. — *Prodotto:* in foraggi L. 270; in radiche (a L. 30 i 50 chilogr.) L. 2,310; totale L. 2,580. L'utile netto è adunque di L. 460 per un ettaro, a capo del triennio, ossia L. 153 per ettaro ed anno. Un volgare pregiudizio accusa gli alizari come nocivi alla coltivazione del grano: si è invece con profitto che entrano in una rotazione, in cui il loro sovescio migliora la terra.

La robbia macinata si presenta sotto la forma di una polvere più o meno tenue, di colore variante dal bruno al giallo-rossastro; essa attira potentemente l'umidità, per cui non subisce calo nel peso rimanendo a lungo in magazzino; ma va soggetta a fermentare e corrompersi. Ma conservata con cura, va migliorando coll'invecchiare. Si distinguono in commercio tre varietà di robbia:

1.° Robbia d'Olanda, grassa al tatto, con forte e sgradevole odore, sapore dolce a principio, ma poi subito acre ed amaro, colore rosso-bruno, o rosso-arancio, od una gradazione intermedia; circola in fusti di 800 a 1,000 chilogrammi.

2.° Robbia d'Alsazia, con odore più penetrante e sapore più amaro della precedente, colore giallo-bruno quando è secca, e rosso cupo se è umida. Si classifica in setto qualità principali che si segnano con le marche seguenti sui barili:

			i 50 chil.
1.ª qualità	SSF	sopraffina per eccellenza, puro rosso prezzo medio	L. 150
2.ª »	SF	sopraffina, puro rosso	» 140
3.ª »	FF	molto fina	» 130
4.ª »	F	fina	» 125
5.ª »	MF	mezzo fina	» 120
6.ª »	CF	ordinaria	» 115
7.ª »	MC	scadente	» 35

3.° Robbia d'Avignone, odore debole, non sgradevole, sapore amaro e ad un tempo zuccherino, colore variante dal rosso-bruno al giallo-roseo, meno igrometrica delle precedenti. Questa varietà è molto pregiata. Oltre a queste tre precipue qualità di robbia, se ne conoscono altre provenienti dall'Algeria, dalla bassa Italia ecc., ma commercialmente finora meno importanti.

La robbia può essere adulterata con polvere di mattone, sabbia o corteccia di pino macinata. Per iscoprire queste falsificazioni, basta umettare un po' di robbia con acido solforico: la vera robbia prenderà un colore giallo, mentre la terra conserverà l'aspetto primitivo; unendo poi alla robbia sospetta $^1/_4$ del suo peso di vitriolo bianco, e mescolando bene il tutto sciolto nell'acqua, il fluido prenderà un colore nerastro se la robbia contiene della corteccia di pino, mentre che, se è pura, il fluido si tinge in rosso o rosso-giallastro.

CAPO XIX.

Galla e Vallonea.

Si dà il nome di *galla* ad una escrescenza che trovasi sui ramoscelli, o sui gambi delle foglie di una particolare specie di quercia, e che è prodotta dal morso di un insetto che vi deposita un succo speciale ed un novo. — Si conoscono in commercio molte varietà di queste così dette *noci di galla*, e specialmente le seguenti:

1.° Galle d'Aleppo. — Sono le più riputate, e si raccolgono nei dintorni di Aleppo in Siria: hanno il volume di una grossa nocciuola, e se ne distinguono quattro suddivisioni, cioè: 1.ª *Galla nera*, d'un verde nerastro, compatta, pesante, astringente, raccolta prima che dall'uovo sia uscito l'insetto, coperta da una efflorescenza biancastra, irta di asperità che le hanno fatto dare, come pure alla seguente, il nome

di *galla spinosa*; l'interno è biancastro, e giallastro al centro; 2.ª *Galla verde*, che differisce poco dalla precedente in forma e volume, ma è più grossa e meno spinosa, più leggiera, e di qualità inferiore; 3.º la *galla bianca*, è più grossa e meno spinosa delle antecedenti, più leggera, con superficie corrugata; 4.º la *galla in sorte*, è un miscuglio delle tre precedenti qualità e di altri corpi stranieri; 5.º la *piccola galla coronata* non è più grossa di un pisello, e porta nella sua parte superiore un cercine di punte disposte a corona. Le galle d'Aleppo arrivano in balle di crine da 140 a 150 chilogr., o in botti dello stesso peso.

2.º Galle di Smirne. — Son più grosse di quelle d'Aleppo, meno colorite, meno pesanti e più miste di noci bianche. Arrivano imballate come la precedente.

3.º Galla di Morea. — Piccolissima, irregolare, rossastra o marmorata, cava e di poco valore.

4.º Galla marmorina. — Sferica con punta, rugosa, grigia marmorata di giallo-rossastro; l'interno è giallo; vien dal Levante in balle di crine di 140 a 150 chilogrammi.

5.º Galla d'Istria. — Piccola, regolare, rotonda, senza asperità ma rugosa, rossastra all'interno; in balle di tela leggera da 75 chilogr.

6.º Galla d'Ungheria e del Piemonte. — Irregolare, con molte piccole corna, grossa, giallastra.

7.º Galla di Francia e d'Inghilterra, simili alla precedente.

8.º Galla di Cina. — Grossa il più delle volte come una noce od una castagna, ma talvolta come il pugno, talvolta rotonda e regolare, talora invece con molte ramificazioni.

9.º Galla di pistacchio di Boccara. — Grossa come una ciriegia, rossastra o bruna.

10.º Galla di terebinto, o Caruba di Giudea. — Vescica cava, lunga, piatta, usata in medicina.

La *Vallonea* è, come la Galla, una escrescenza bruna della quercia, avente la stessa origine, ma formata non sui rami nè sui gambi delle foglie, ma sull'ancora giovane scodellino della quercia col quale rimane sempre attaccata. — Cresce nei climi caldi. — Essa non è liscia nè rotonda, ma irregolarmente angolosa, spinosa, piuttosto grossa, consistente e di bruno colore. — Come la galla, s'impiega nelle tintorie; la farina di vallonea è adoperata anche dai conciapelli.

CAPO XX.

Gomme.

Nome collettivo di un gran numero di sostanze vegetali, non aventi fra loro altro di comune fuorchè la proprietà di trovarsi sia in sospensione sia in soluzione, nel sugo di certi alberi, da cui scolano per solidificarsi bentosto al contatto dell'aria. — Se ne distinguono le principali varietà seguenti:

1.° Gomma arabica. — Scola spontaneamente dalle crepature della corteccia di molte specie di acacie e principalmente: 1.° dall'*acacia vera*, che cresce in Arabia ed in Africa dall'Egitto fino al Senegal; 2.° dall'*acacia arabica*, propria dell'Arabia e dell'Asia meridionale (che dà la *gomma d'India*); 3.° dall'*acacia Adansonia* della Senegambia (che fornisce la gomma rossa); 4.° dall'*acacia seyal* della Senegambia; 5.° dall'*acacia verek* dell'Africa occidentale; 6.° dall'*acacia gummifera*, dell'Africa settentrionale; 7.° dall'*acacia decurrens* della Nuova Olanda. — La gomma arabica del commercio è trasparente, vitrea, incolora talvolta, tal'altra di una tinta che varia dal giallastro pallido al rosso. Non ha nè odore nè sapore; è facile a ridursi in polvere, solubile nell'acqua. — Se ne distinguono diverse varietà in commercio, specialmente secondo la provenienza, cioè:

1.° *Gomma arabica vera*, bianca o rossa, e se bianca è detta *gomma turica;*

2.° *Gomma del Senegal*, che è la più diffusa in commercio; se ne conoscono due qualità: quella del *basso fiume* o del *Senegal* proprio, che è la più stimata, e quella dell'*alto fiume* o di *Galam*;

3.° *Gomma di Barberia*, in lacrime irregolari, poco diafane, impure, verdastre, poco solubili, d'inferior qualità;

4.° *Gomma d'India;* se ne distinguono tre qualità: a) *Maculla best gum-arabic*, simile a quella di Galam; b) *Moka and Barbary gum*, in grosse lacrime e rugose; c) *Surat inferior gum-arabic*, in piccole lacrime brunastre;

5.° *Gomma d'Australia*, in lacrime grosse, talora stalattiformi e con superficie lucente, tal'altra rotonde e rugose, di tinta violacea;

6.° *Gomma del Capo di Buona Speranza*, simile a quella dell'alto Senegal;

7.° *Gomma Sapota del Chilì*, in lacrime rotonde, voluminose, brune, forte odore e sapore, si scioglie male nell'acqna.

2.° Gomma adragante. — Trasuda da varie leguminose del genere astragalo; è senza odore nè sapore, elastica, difficile a polverizzarsi; arriva da Smirne, da Aleppo, dall'arcipelago greco, dalla Morea e da altri paesi del Levante, in casse da 90, 100 e 120 chilogr. — Se ne distinguono due qualità, cioè:

1.° *Fina* o *vermicolata*, in filetti, o nastrini, opachi, bianco-giallognoli, si gonfia rapidameute nell'acqua, mucilaginosa;

2.° *Gomma in placche*, in lamine larghe, contrassegnate da elevazioni qua e là, gonfiasi meno rapidsmente nell'acqua.

3.° Gomme pseudo-adraganti, di Sassa e di Bassora. — Poco si conoscono finora queste tre specie di gomme, adoperate troppo spesso dalla frode a simulare sia l'arabica, sia l'adragante vere, alle quali rispettivamente si assomigliano.

4.° Gomma nostrale. — Scaturisce da molti nostri alberi fruttiferi, come susini, ciliegi, pruni, albicocchi, peschi, mandorli. Si adopera dai cappellai mista alla colla forte.

Molte delle sostanze indicate nei due capitoli seguenti vengono spesso impropriamente designate col nome di *gomme*.

CAPO XXI.

Resine.

Nome comune ad un gran numero di sostanze vegetali, fornite generalmente di un olio essenziale proprio. — Come le gomme, o trasudano spontaneamente dagli alberi, o se ne estraggono artificialmente, praticandovi incisioni. Sono infiammabili, insolubili nell'acqua, solubili invece nell'alcool, negli oli volatili e negli oli grassi. — Le principali, che abbiano una importanza commerciale, sono le seguenti:

1.° Resine indigene. — Estratte dagli alberi coniferi, pino, abete ecc. I prodotti che se ne ottengono, sono:

1.° *Prodotti naturali o di trasudazione*, come la *gomma* o *resina molle*, sempre mista a materie straniere, che apportate dal vento ne alterano la purità; o come la *resina crotta*, poco dissimile dalla precedente;

2.° *Prodotti della purificazione dei precedenti*, o *trementina;*

3.° *Prodotto della distillazione* delle resine naturali, ossia *olio* o *essenza di trementina;*

4.° *Prodotti ottenuti dalla combustione diretta* dei legni di pino, come pece, catrame ecc.

Di tutti questi prodotti la trementina è la più importante; la migliore è quella di Venezia, segue quella di Strasburgo e poi le ordinarie scadenti. Da questa resina si ottiene l'*acqua ragia*, la *colofonia*, la *pece*, il *nero fumo*.

2.° Resine esotiche. — Le principali sono:

1.° La *Copale*, che viene dall'America settentrionale e dal Levante, in pezzi oblunghi, durissimi, friabili, trasparenti, d'un colore giallo più o meno brunescente e simile all'ambra. — Quanto è più dura, tanto è più stimata. A differenza delle altre resine, è poco solubile nell'alcool, lo è di più negli oli essenziali. — S'impiega principalmente nelle vernici.

2.° La *Dammar*. — Parola malese significante resina; e viene appunto dalla Malesia. — Se ne conoscono le seguenti varietà: 1.° *Dammar selan* o *friabile*, in lacrime rotonde od oblunghe, di 1 a 2 centim. di spessore, su 2 e 4 di lunghezza, incolora, vitrea, friabilissima; 2.° *Dammar puti* o *alba*, o *batu* simile all'ambra; 3.° *Dammar australe*, in masse voluminose di 7 a 8 chilogr.; 4.° *Dammar aromatica* o *di Celebe*, in masse di 3 a 7 chilogr.

3.° La *Gayac*. — Viene dall'omonimo albero delle Antille, in masse voluminose, bruno verdastre, con un odore simile a quello del benzoino.

4.° La *Gommart*, prodotta da un albero del Messico, delle Antille, della Guiana e d'altre parti; è giallastra, aromatica; si trova nel com-

mercio in varietà e sotto nomi differenti, cioè: 1.° *Resina scibù* o *cascibù*, in masse voluminose da 130 a 140 chilogr., ravvolte in foglie di *maranta lutea;* è dura, secca, translucida, d'un bianco giallastro, di amaro sapore; 2.° *Resina di Guatemala*, in masse gialle, semiopache; 3.° *Resina d'Africa*, in pezzi ricoperti da uno strato nero opaco, translucida all'interno, verdastra o giallastra; 4.° *Resina di Madagascar*, simile alle precedenti.

5.° La *Tacamàca.* — Viene dall'America centrale e meridionale. Se ne distinguono quattro varietà: 1.° la *gialla oleosa;* 2.° l'*oleosa incolora;* 3.° la *giallo-terrosa;* 4.° la *rossastra.*

6.° L'*Elastica*, o *Caosciù* (*Caoutchouc*), e la *Gutta Percha.* — Benchè differenti in alcune proprietà esterne, questi due corpi sono *isomeri*, cioè identici quanto alla elementare loro costituzione. — La gomma elastica viene dall'America meridionale, ed è troppo conosciuta perchè ne intraprendiamo qui la descrizione. Innumerevoli sono i suoi usi industriali, e tendono a moltiplicarsi ogni dì più. — Lo stesso dicasi della Gutta Percha, che viene dalle isole dell'arcipelago indiano; essa fu introdotta per la prima volta in Europa, dodici anni or sono circa, dal chirurgo inglese Montgomery.

7.° L'*Elemi* viene dall'America meridionale, in masse semitrasparenti, giallastre, con punti verdognoli, con un aroma simile a quello del finocchio, un sapore amarognolo. Usata in medicina e nella fabbrica dei cappelli di seta.

8.° La *Gomma Lacca*, che trasuda liquida e lattiginosa dal tronco e dai rami di alberi della Cina, dell'India e del Giappone, sui quali vive l'insetto *Coccus Lacca*, il quale traforando col proprio succhiello la corteccia, ne fa uscire quel sugo, nel quale poi la femmina depone le uova.

9.° La *Sandracca*, che trasuda spontaneamente da alberi del Tunisino e di altri paesi di Barberia. Viene in forma di lacrime allungate, bianco-giallognole, coperte di bianca polverina.

CAPO XXII.

Gomme-Resine.

Così chiamiamo quelle sostanze di origine vegetale, che trasudano, come le resine e le gomme, da alberi, e che partecipano delle une e delle altre in quanto che formano una specie di emulsione composta, la quale non si scioglie integralmente nè nell'acqua, nè nell'alcool, dacchè l'acqua non scioglie la resina, nè l'alcool scioglie la gomma.

Quelle che hanno una notabile importanza commerciale sono le seguenti:

1.° L'Aloe è il succo concentrato di varie specie di piante di questo nome, appartenenti alla famiglia delle liliacee ed alla tribù delle Alloinee. — Questo sugo è una sostanza solida, trasparente, vitrea, bruno-

giallastra quando è in pezzi, gialla se in polvere, amarissima, ed avente un odore simile a quelli della mirra e dell'ipecacuana. — Se ne distinguono cinque varietà:

1.° *Aloe soccotrino*, viene dall'isola di Soccotora presso la costa orientale d'Africa; chiamasi anche *aloe citrino* a motivo del suo colore arancio; viene d'ordinario in pezzi brillanti e politi; ne esiste anche una subvarietà, detta *aloe lucido*, in lacrime granulate, trasparenti, rosso-bruno cupo;

2.° *Aloe epatico* o *giallo*, opaco e duro; viene da Bombay; esposto al calore si ammolla e cola come pece; viene mescolato spesso al soccotrino, che è più prezioso;

3.° *Aloe delle Barbade*, proveniente da queste isole, di un prezzo molto alto, più opaco del precedente, più duro;

4.° *Aloe caballino*, così chiamato perchè non si amministra che come medicina ai cavalli, è molto impuro, in masse nerastre, opache e miste a corpi eterogenei;

5.° *Aloe fetido*, ha pessimo odore ed è il meno stimato. — A cagione dell'alto prezzo, le qualità superiori sono spesso falsificate con la colofonia, la pece, la gomma arabica ecc.; falsificazioni cui la pratica fa agevolmente scoprire. — Le precipue applicazioni dell'aloe sono medicinali; nell'industria si adopera dai doratori e dai birrai per la fabbricazione del *Porter*.

2.° L'Assafetida è il succo condensato della radice di una pianta indigena del mezzodì della Persia, dotato di un sapore acre, amaro, nauseoso, di un odore aliaceo, forte e ributtante e di energiche proprietà medicinali. — Se ne conoscono in commercio due varietà:

1.° L'*assa fetida in lacrime*, in grani allungati, secchi, trasparenti, giallo-grigiastri;

2.° L'*assa fetida in sorte*, in masse voluminose, composte di una agglomerazione di grani amigdaloidi bruni, gialli e bianco-sudici.

3.° Il Galbano, estratto da una pianta africana, siriaca e persiana. — Si distingue:

1.° Il *galbano in lacrime*, di un bruno-giallastro, opache, molli, brillanti, acri, amare e di un forte odore particolare;

2.° Il *galbano in sorte*, composto di lacrime riunite da un sugo viscoso.

4.° La Gotta, che si estrae da un albero che cresce nella penisola di Camboge e nell'isola di Ceylan. Viene in grossi pezzi cilindrici, bruno-giallastri all'esterno, giallo-rossastri al di dentro, con spezzatura netta e brillante ma opaca, senza odore, insipida. — Viene impiegata nella pittura, nella miniatura, nella medicina e nelle vernici.

5.° L'Incenso che stilla dalla corteccia di varie piante d'Arabia, di Etiopia e delle Indie orientali. — Si distinguono in commercio:

1.° Gli *incensi del Levante*, che vengono per la via del Cairo, in lacrime giallastre ed in pezzi irregolari più o meno rossastri, poco fragili, a spezzatura pallida e cerosa, con sapore aromatico, ed acre, odore forte e gradevole (la migliore qualità porta il nome d'*Incenso del Libano*);

2.° Gli *incensi delle Indie*, più belli e più stimati dei primi, e vengono per via di Calcutta, in lacrime rotonde, generalmente più voluminose delle precedenti, con odore e sapore più forti.

6.° La MIRRA emana da incisioni fatte ad un arbusto dell'Arabia Felice, dell'alto Egitto, della Nubia, dell'Abissinia e delle Indie orientali. Quella del Levante, che è preferita, viene in lacrime di varie grossezze, fragili, semitrasparenti e di brillante spezzatura; ha colore gialliccio-rosso, odore grato aromatico, sapore amaro ed acre. — Più grosse le lacrime delle Indie orientali, di colore rosso-scuro, di sapore ed odore più deboli.

7.° L'OPPIO si estrae per incisione dalle teste o capsule del papavero bianco, nelle regioni calde dell'India, della Persia, della Siria, dello Egitto, della Turchia, dell'Anatolia. — Si distinguono le qualità seguenti:

1.° *Oppio di Smirne*, in masse ineguali e risultanti per la più parte dall'agglomerazione di masse più piccole, deformi, irregolari, granolose, solcate da fessure e coperte di detriti di foglie e di semi; viene in casse di variabile peso, qualche volta guarnite all'interno di latta o di fogli di stagno, e si vende a peso netto ed a 3 $^0/_0$ di sconto;

2.° *Oppio di Costantinopoli*, che si divide in due varietà: l'oppio di Costantinopoli in *palle o grossi pani*, e l'oppio in *piccoli pani*. Il primo è in masse da 250 a 350 grammi, originariamente sferoidali, ma che, imballate ancora molli, presero la forma di piramidi troncate a base e sezione quadrata, e ad angoli smussati, o in pani meno voluminosi di 150 a 200 gr.; il secondo viene in piccoli pani piatti, regolari, di forma lenticolare, di 55 a 80 millim. di diametro, e del peso di 60 a 90 gr. Entrambi s'imballano in casse da 50 a 75 chilogr. e si vendono alle stesse condizioni del precedente;

3.° *Oppio d'Egitto*, in pani orbicolari piatti, regolari, netti, del diametro di 8 centim., rossastri;

4.° *Oppio di Persia*, che va sovratutto in Inghilterra, per la via di Trebisonda, in bastoni cilindrici divenuti quadrati per la pressione, involti da carta lucida legata con filo di cotone;

5.° *Oppio dell'India*. L'India inglese ne produce sterminate quantità, che vanno per la più parte in Cina, nel Giappone e nella Malesia. Se ne distinguono tre varietà: 1.° *Malwa*, in pani ovali allungati, leggermente schiacciati, da 25 a 30 gr., netti e lucenti, bruno-nerastri, molli ed amari; 2.° *Patna*, in grosse palle, del peso di 1,225 a 1,590 gr., secche, dure, bruno-nere, di odore forte penetrante, di amarissimo sapore; 3.° *Benares*, simile al precedente;

6.° *Oppio indigeno*. In Italia, in Francia, in Algeria, in Inghilterra si vanno facendo tentativi per estrarre l'oppio dalle varietà di papavero coltivate in questi paesi; ed i risultamenti furono ottimi per la qualità del prodotto ottenuto, ma la quantità è finora assai scarsa. — Immenso è il commercio che dell'oppio fanno gli Inglesi in Cina: secondo il sig John Michael, questo traffico si aggirerebbe sopra 70,000 casse all'anno, e forse la cifra è inferiore al vero!

8.° La Scamonea è un succo concentrato che viene dal Levante. — Si distingue:

1.° La *Scamonea di Aleppo*, che è la più stimata, e si estrae mercè d'incisioni da una pianta abbondante nell'Asia minore: viene in masse porose, grigio-cinerine, di odore che ricorda il latte agro;

2.° La *Scamonea di Smirne*, di colore più scuro, più pesante.

9.° La Manna, che propriamente non è una gomma-resina, perchè sciogliesi nell'acqua e nell'alcool, è il sugo che in Italia, in Sicilia ed in qualche altra contrada del mezzodì dell'Europa, si estrae dal *fraxinus rotundifolia*. — Si distinguono le seguenti varietà:

1.° *Manna in lacrime*, o *manna in cannello*, o *tubulata*, bianco-giallastra, omogenea, senza impurità, in pezzi stallattiformi, fragili, porosi e cristallini; odore debole, sapore zuccherino, dolceastro e leggermente nauseoso; col tempo s'ammolla, ingiallisce e perde le sue proprietà;

2.° *Manna in sorte*, o *volgata*. — È il prodotto della seconda raccolta, in piccole lacrime bianche, miste di parti molli, nerastre, agglutinate. Se ne distinguono due sub-varietà, cioè: 1.° *manna di Sicilia*, o *gerace*, men buona e più impura; e 2.° *manna di Calabria*, o *capace*, migliore e più bianca;

3.° *Manna grassa*, *pingue* o *sordida*. — È una specie di scarto, molle, glutinosa e sudicia. — Oltre la manna propriamente detta, si conoscono eziandio:

4.° La *Manna di Briançon*, che trasuda presso a questa città di Francia dalle foglie del *larice* in forma di piccoli grani giallastri;

5.° La *Manna d'Alhagi*, *d'Agul* o *di Persia;*

6.° Il *Tereniabin*, che viene da queste stesse contrade, in forma di una specie di miele;

7.° La *Manna del Libano*, che cola dalle foglie e dalla corteccia del larice cedro;

8.° La *Manna del Sinai*, che gocciola dal *tamarix gallica*, in Arabia;

9.° Il *Lerp* o *Manna della Nuova Olanda*, che si estrae in Australia dalle foglie dell'*Eucalyptus mannifera* o *dumosa*.

CAPO XXIII.

Essenze e Balsami.

Sotto il nome d'*Essenze* s'indicano certe sostanze, simili per alcuni rispetti agli oli grassi o fissi, benchè se ne distinguano per la loro volatilità ed il loro odore vivo e penetrante; e perciò diconsi anche *oli essenziali* ed *oli volatili*. La maggior parte sono d'origine vegetale, se ne eccettuiamo il *castoreum*, il *muschio* ed altre poche di origine animale. In generale son liquide, ad eccezione delle *stearopteni*, solide, come la canfora. Hanno la maggior importanza commerciale le essenze seguenti:

1.° Essenza d'assenzio, ricavata dalla omonima pianta, e che si fabbrica specialmente in Francia e in Sassonia; si usa specialmente nella distilleria.

2.° Essenza di mandorle amare, la cui fabbricazione è attiva nel mezzodì della Francia, in Sassonia, in altri paesi di Germania, e potrebb' esserlo in Italia. Si usa in distilleria e farmacia.

3.° Essenza d'anici, estratta dalla *pimpinella anisum*, e si adopera in farmacia, distilleria e profumeria. Fabbricasi in Spagna, Francia, Russia e Germania.

4.° Essenza di lavanda o spigo. — Ricavata dal fiore ben noto di questo nome, si fabbrica a Firenze, in Spagna, a Monaco, in Francia.

5.° Essenza di badiana o d'anice stellato, fornita dall'*elicium anisatum*, specie di magnolia abbondante in India, Tartaria e Cina.

6.° Essenza di bergamotto, estratta dall'arancio di questo nome, fabbricata in Grecia, Italia, Sicilia, Francia, Spagna.

7.° Essenza di bigarradia, ricavata dall'arancio omonimo di Sicilia e della Calabria.

8.° Essenza di Cajeput. — Distillasi dalle foglie della *melaleuca leucodendrum*, che cresce nelle Moluche e sovratutto nell'isola di Banda.

9.° Essenza di camomilla, di cui si hanno due specie: quella estratta dalla *matricaria camomilla*, e quella ricavata dall'*antheuris nobilis.*

10.° Essenza di cannella, che ricavasi dalla cannella di Ceylan e da quella di Cina (V. sopra Cannella).

11.° Essenza di fior d'arancio, o neroli, fabbricata quasi tutta a Nizza, Monaco e Grasse, e carissima (400 fr. il chilogr.).

12.° Essenza di ginepro, che fabbricasi in Germania, Olanda, Belgio e Francia.

13.° Essenze di geranio, di garofano, di gelsomino, di violette, di tuberose, di maggiorana, di ruta, di timo, di menta, di rosmarino e d'altri fiori, sulle quali non occorrono peculiari indicazioni.

14.° Essenza di rose. — È la base della profumeria. Ci viene principalmente dall'Asia minore, per la via di Costantinopoli e d'Andrinopoli, dalla Tessaglia per quella di Trieste, da Tunisi, da Tripoli, da Algeri, da Firenze, da Parigi. — L'essenza delle rose d'Oriente vendesi a 900 o 1000 fr. il chilogr.

15.° Essenza di sandalo. — Fabbricasi in Cina col legno omonimo (V. Legni da tinta).

16.° Essenza di sassafras. — Estratta dal lauro di questo nome, che cresce in Virginia e Florida.

17.° Essenza di angelica, estratta dall'omonimo fiore delle ombellifere; viene sovratutto di Germania.

18.° Essenza di carbon fossile o del catrame minerale. — Distillando queste sostanze, si ottengono la benzina, l'acido picrico ed altri oli essenziali.

19.° Essenza di trementina. — È il più importante degli oli essenziali per l'enorme consumo che se ne fa nelle arti delle vernici e dei colori, ed in altre innumerevoli applicazioni (V. Gomme).

Il nome di *Balsami* si applica a sostanze resinose, che si differenziano dalle resine propriamente dette, in ciò che essi contengono sempre

una certa quantità di acido benzoico, o d'acido cinnamico, a cui devono la proprietà di esalare, se scaldate, un odore aromatico. — I principali balsami sono i seguenti:

1.° Benzoino — Estratto dallo *styrax benzoin*, albero originario delle isole della Sonda, ma acclimato in India, a Siam, al Brasile ecc. — Si distinguono in commercio quattro varietà:

1.° Il *Benzoino amigdalino*, o in *lacrime*, il più puro e stimato;

2.° Il *Benzoino lacrimoso*, di seconda qualità;

3.° Il *Benzoino in sorte*, in masse brune voluminose;

4.° Il *Benzoino comune*, pieno d'impurità.

2.° Balsamo del Perù, estratto dalle foglie e dai rami del *myroxilum perniferum* e *pubescens*, leguminose del Perù, del Messico, della Columbia e di altre calde regioni d'America; ve ne sono tre qualità:

1.° *Liquido bianco*, liquido denso, di un color giallo d'ambra, di sapore debole ed aromatico;

2.° *Bruno rosso*, quasi solido, giallo-rossastro;

3.° *Nero*, con l'apparenza, il colore e la consistenza della melassa, con forte odore di benzoino.

3.° Balsamo di Tola. Detto anche *balsamo d'America*, di *Cartagena* e di *San Tomas*, a cagione dei paesi di provenienza, è estratto da una leguminosa anch'esso, e si confonde spesso col balsamo nero del Perù.

4.° Storace, che si ricava dallo *styrax officinale* di Siria, del Libano e dell'Arabia.

5.° Balsamo di Copahu. — Specie di resina molle e liquida, con forte e particolare odore, sapore sgradevole ed acre, e viene specialmente dalle Antille e dal Brasile, in barili cerchiati di ferro, del peso di circa 100 chilogr.

6.° Balsamo della Mecca. Conosciuto anche coi nomi di *trementina* o *resina della Mecca*, *balsamo di Giudea*, *di Costantinopoli* e *di Gilead*, liqnido biancastro e torbido, che col tempo s'ispessisce ed ingiallisce.

Sotto il nome di *Balsami composti* s'indicano poi una folla di sostanze composte di vari balsami, gomme e resine, che sarebbe lungo ed inutile qui l'enumerare.

CAPO XXIV.

Cere.

Sotto questo nome s'indica una sostanza analoga ai corpi grassi, ed atta a bruciare per l'illuminazione. — Oltre alla *cera propriamente* detta ed elaborata dagli insetti, alla quale sarà questo capitolo specialmente consacrato, si conoscono eziandio in commercio le così dette *cere vegetali* e *cere minerali*. Le prime sono le cere che si estraggono da parecchie piante, e segnatamente dalla *ceroxylon andicola* e *carnauba*, dalla *myrica cerifera* e *cordifolia* ecc., originarie dei paesi intertropicali. — La cera minerale, detta anche *ozokerite*, trovasi in notevole quantità

nel seno della terra in parecchie contrade, e segnatamente in Moldavia, presso Slanik e Zietrizika. Essa è essenzialmente formata di paraffina, ed arde con brillantissima fiamma (V. OLII).

La vera cera è elaborata dagli insetti che la raccolgono sulle piante, per cui anche questa in ultima analisi è di origine vegetale. Tra questi insetti, appartenenti tutti all'ordine degli imenopteri, si possono citare varie specie del genere melipono; ma l'animale per questo riguardo più importante è l'*ape*, che costruisce con questa sostanza le cellule od alveoli in cui depone il suo miele.

La cera pura è bianca, translucida in piccolo spessore, insipida, quasi senza odore, solida all'ordinaria temperatura, dura e friabile a 0°, assai malleabile a 30°; scaldata di più, si ammolla e sciogliesi affatto verso 65°, ma non può bollire senza decomporsi. È insolubile nell'acqua, solo in parte solubile nell'alcool, bene solubile nell'etere e negli olii fissi ed essenziali.

Questa sostanza trovasi in commercio sotto due stati diversi: quello di cera *gialla* e quello di cera *bianca* o *vergine*, a seconda che è nella primitiva sua forma, o purificata. Il grande commercio delle cere si esercita sulla prima, della quale esistono molte varietà, giusta i paesi di provenienza, e cui è ben difficile distinguere precisamente senza il soccorso di una lunga esperienza. Ecco la nomenclatura ed i caratteri delle principali:

1.° CERE D'ITALIA. — Ove l'attività e l'intelligenza presedessero più che non fanno a questo ramo di produzione, il nostro paese potrebbe col favore del clima ritrarne ragguardevole fonte di ricchezza. Anche nel suo stato presente ha notevole importanza, e calcolasi nelle cifre seguenti:

Antiche province del Regno d'Italia	chilogr.	75,000	per L.	350,000
Lombardia	»	72,000	»	310,000
Venezia	»	59,920	»	250,000
Romagne	»	33,900	»	150,000
Trieste, Istria e Gorizia	»	33,600	»	148,000
Canton Ticino	»	18,000	»	79,000
Altre province	»	140,000	»	500,000
Totale	chilogr.	432,400	per L.	1,817,000

Esistono in Piemonte 102 fabbriche di cera, che ne preparano annualmente 327,916 chilogr. per un valore di L. 1,700,000. In Lombardia 94 fabbriche manipolano annualmente 322,000 chilogr. di cera; 11 in Toscana; 28 nelle Romagne; parecchie, cui non possiamo precisare, nelle province meridionali. Ma la miglior cera italiana preparasi a Venezia, e si attribuisce la sua qualità superiore ed il singolare suo candore all'essere preservata dalla polvere del continente. Venezia ne smercia annualmente 500,000 chilogr. L'industria della cera, totale, rappresenta in Italia da 6 a 7 milioni di Lire; ma, come scorgesi, la materia prima non è solo fornita dal paese, la cui produzione è insufficiente, e si fa

una importazione di cera greggia dall'estoro, che per le antiche provincie ammonta circa a 189,000 chilogr., per le Romagne a 258,000 chilogrammi, per la Sicilia a 90,000 chilogr., e in totale a circa 560,000 chilogr. Queste cere di straniera origine vengono dall'Anatolia, dalla Valacchia, dalla Moldavia, dalla Bosnia, dall'arcipelago greco, dalla Polonia, dall'Ungheria, dalla Transilvania, dall'Africa e dall'America.

2.° Cere di Francia. — Le più stimate cere francesi sono quelle della Bretagna, delle Grandi Lande e del Gatinese; vengono in seguito quelle di Borgogna e della Bassa Normandia — La cera di Bretagna, giallo-cupa, viene in pani da 3 a 30 chilogr., e in balle da 75 a 100 chilogr. — Quella delle Grandi Lande, giallo-bionda, è spedita negli stessi modi. — La cera del Gatinese s'assomiglia a quella di Bretagna. — Quella di Borgogna, gialla, viene d'ordinario in pani da 50 a 60 chilogr. — Quella di Normandia, in barili.

3.° Cere di Russia. — Sono giallo-pallide, abbastanza pure, in pani da 15 a 50 chilogrammi.

4.° Cere d'Amburgo. — Il colore varia dal bianco-giallastro al giallo-cupo, talvolta verdastro, in pani da 2 a 3 chilogr., e in barili che ne contengono da due a trecento.

5.° Cere delle Antille. — Ve ne hanno di gialle, di grigie, di brune. La più stimata è quella di Haiti, in pani chiusi in sacchi o barili.

6.° Cere degli Stati Uniti. — Ne vengono di gialle, di brune, di verdastre. Ottimo odore. — Sono in generale assai impure; sono spedite in pani di 1 o 2 chilogr., o in minuti frammenti, meno quelle di Nuova York e degli Stati del Sud, che arrivano in più grosse forme, s'imballano in barili di 35, 50 e talora 100 chilogr.

7.° Cere d'India. — D'un calore grigio bruno sudicio. Lo stesso dicasi della cera dell'arcipelago indiano.

8.° Cere di Cina. — Ne vengono due qualità distinte: a) la *cera d'api*, di bonissima qualità, in ceste di bambù legate con rotin; l'emporio è Canton; b) la *cera di altri insetti*, chiamati dai cinesi *la-tchong*, simile alla stearina ed al bianco di balena..

9.° Cere del Senegal. — Di bruno e quasi nero colore, di cattivo odore, grasse e tenaci, in pani rettangolari o cilindrici di circa 25 chilogr.

10.° Cere d'Abissinia. — Vengono specialmente da Gondar; sono di buona qualità.

Le cere vanno soggette a falsificazioni, mercè dell'aggiunta di sostanze grasse, resinose, amilacee, legnose ed anco minerali, cui la pratica insegna però facilmente a riconoscere.

I paesi che producono cera danno naturalmente anche il miele. I migliori mieli sono quelli di Spagna, Svizzera, Polonia, Lituania, Svezia, Ungheria.

CAPO XXV.

Pelli, Cuoi e Pellicerie.

Svariatissimo ed oltremodo importante è questo genere di commercio. — Il suo più notevole ramo è quello del *cuoio* propriamente detto, sotto il qual nome s'indicano le pelli di toro, bufalo, bue, vacca, vitello e cavallo, che hanno subito l'operazione della concia.

Immenso è il consumo di pelli che tutti i popoli fanno, e l'importanza economica delle molteplici industrie che su questa materia si esercitano, non è seconda a quella di alcun'altra. — I principali paesi di provenienza del cuoio sono: Buenos Ayres, Caracas, Pernambucco, Maragnan, Rio Gianeiro, le Indie, la Russia.

Oltre al commercio delle pelli in grande, si distinguono ancora i rami seguenti:

Bulgari, nome dato alle pelli di manzo, cavallo, vitello, agnello o capra che in Russia vengono preparate in un modo particolare, e si distinguono per la loro forza ed eccellente gommatura.

Marocchini, pelli di capra o di ariete conciate col sommacco e colorite. Vengono specialmente dal Marocco, dalla Turchia, dall'Egitto.

Pelliccerie. — Nome generico che si dà ai velli ed alle pelli di quadrupedi e volatili, coperte ancora del loro pelo o delle loro piume. Se ne distinguono innumerevoli varietà, o specialmente: 1.° *Pellicce di agnello*, lo più stimate fra le quali sono quelle chiamate *pellicce di Torino*, prodotte in Piemonte, Toscana, Lombardia ed altre parti dell'Italia; 2.° *Pellicce di Berwitski*, o *ratto di Siberia*; 3.° *Pellicce di Bisonte*, che vengono dagli Stati Uniti; 4.° *Pellicce di lepre*, prodotte dovunque; 5.° *Pellicce di carcagiù*, che vengono dal Labrador, per mezzo della Compagnia della Baia di Hudson; 6.° *Pellicce di castoro*, dalla Siberia, dalla America e dall'Europa settentrionale; 7.° *Pellicce di gatto*, preparate specialmente in Spagna, in Siberia, nella Cafreria, nel Bengala, a Giava, nella Florida ecc.; 8.° *Pellicce di çincilla*, provenienti da Buenos Ayres e da Lima; 9.° *Pellicce di cugar* o *leone peruviano* dall'America intera; 10.° *Pelli e piume di cigno*, le bianche dovunque, le nere dall'Australia; 11.° *Pellicce di scojattolo* (dette *petit-gris*); 12.° *Pellicce d'Amster*, dalla Alsazia; 13.° *Pellicce d'ermellino*, che vengono dall'Armenia, ma più dalla Siberia, e specialmente da Irktusk; 14.° *Pellicce di coniglio;* 15.° *Pellicce di leopardo*, dall'India, dalla Persia, dall'Africa, e sovratutto dal Senegal e dalla Guinea; 16.° *Pellicce di leone*, dalla Barberia, dal Senegal, dalla Persia, dall'Arabia, dal Capo di Buona Speranza; 17.° *Pellicce di lupo*, dalla Siberia; 18.° *Pellicce di lupo-cerviero*, dall'America settentrionale e dall'Europa boreale, ma le più stimate vengono dalla baia di Hudson; 19.° *Pellicce di tigre*, dalle Indie orientali, dal Tonchino, dal Siam, dalla Cocincina, dall'arcipelago della Sonda; 20.° *Pellicce di lontra*, dalla Germania, dall'Inghilterra, dalla Danimarca e dalla Svezia; la *lontra di mare* viene dalla Russia; 21.° *Pellicce di mar-*

motta, dall'Europa settentrionale e dalle Alpi; 22.° *Pellicce di martora.* La martora *comune* abita le selve di pressochè tutta l'Europa settentrionale; la martora *zibellina*, che è di gran lunga più fina e stimata, viene dall'America boreale, ma specialmente dalla Siberia; 23.° *Pellicce di nutria*, *ragondino*, *myopotam* o *raconda*, che ci arrivano dal Chili, da Buenos Ayres e dal Tucuman; 24.° *Pellicce d'orso;* si distinguono gli *orsi di terra* (*bruno*, *nero d'Europa*, *nero d'America*, *bianco di terra*) dall'*orso di mare*, che è il magnifico orso bianco polare; 25.° *Pellicce di pantera*, simili a quelle del leopardo; 25.° *Pellicce di pekan*, chiamate dagli inglesi *fisher* e dai tedeschi *ginische iltis*, è una specie di martora, e viene dal Canadà; 27.° *Pellicce di foca*, simili al castoro; 28.° *Pellicce di polatuche* o *scoiattolo volante*, della Russia e del Canadà; 29.° *Pellicce di ratto moscato*, che vien di Moscovia; 30.° *Pellicce di ratel*, dalle regioni artiche; 31.° *Pellicce di raton*, che è la marmotta dell'America boreale; 32.° *Pellicce di volpe*, prodotte dovunque, ma specialmente in Inghilterra, dove questa caccia è più diffusa e pregiata che altrove. Ma oltre alla volpe comune, si distinguono altre varietà più rare e preziose, come le *nere* della Siberia, le *argentate* dell'America settentrionale, le *bianche* del mar glaciale ecc.; 33.° *Pellicce di scimmia*, che vengono da tutti i paesi intertropicali, e specialmente dal Senegal e dalla Guinea; 34.° *Pellicce di tapiro*, dai paesi umidi e paludosi dell'America e dell'India; 35.° *Pellicce di visone*, simili alla martora del Canadà; 36.° *Pellicce di zebra*, originaria dell'Africa australe, ecc. ecc. — Nei paesi settentrionali esistono compagnie potenti, appositamente consacrate alla caccia ed al commercio degli animali da pellicceria; e (sia detto a loro onore) le spedizioni di queste grandi società hanno immensamente contribuito ai progressi della geografia e delle scienze. Citeremo: la *Compagnia della Baja di Hudson*, fondata dagli Inglesi nel 1672 nell'America boreale; la *Compagnia Russo-Americana* di Mosca; la *Compagnia danese della Groelandia*, ecc.

CAPO XXVI.

Ossa ed Avorii.

Le ossa del bestiame (buoi, vacche, pecore, ecc.) danno luogo ad un commercio importante, siccome quelle che servono di materie prime ad un gran numero d'industrie, e segnatamente alla fabbricazione delle colle, dei neri, degli ingrassi ecc. L'Italia ne fa una notevole esportazione, specialmente per la Francia e l'Inghilterra.

L'avorio è in generale il precipuo elemento dei denti dei mammiferi; ma in commercio si dà tal nome solo ai denti di certi animali, nei quali l'avorio è abbastanza abbondante per dar luogo ad importante traffico ed a ragguardevoli lavorazioni industriali. Si distinguono le varietà seguenti:

1.° Avorio d'elefante. — Si conoscono due specie di elefanti: *quello d'Asia* e *quello d'Africa*, ai quali bisogna aggiungere le specie fossili ed estinte del *mammuth* e del *mastodonte*, il cui avorio è utilizzato.

In commercio i denti d'elefante si classificano giusta la loro provenienza, la loro tinta, finezza, durezza ecc. In generale, l'avorio d'Africa è più stimato di quello d'Asia, sia perchè i pezzi sono più grossi, sia perchè di migliore qualità. Le varietà precipne sono:

1.° *Avorio di Guinea*, riputato il migliore, durissimo, pesante, compatto, originariamente bianco giallastro, ha la proprietà di divenire grado grado più bianco ed opaco, in ciò diverso dagli altri avori che ingialliscono col tempo;

2.° *Avorio del Capo di Buona Speranza*, più tenero del precedente, giallastro talvolta, tal altra bianchiccio;

3.° *Avorio del Senegal*, *d'Abissinia*, ecc., che poco differisce dal precedente, se non che i denti sono fessi e tronchi bene spesso, il che ne diminuisce naturalmente il valore;

4.° *Avorio delle Indie*, assai bianco; si suddivide in più qualità, precipue delle quali sono l'*avorio di Ceylan*, d'un bianco roseo, di gran valore ma assai raro, e l'*avorio di Siam;*

5.° *Avorio verde*, la quale tinta trovasi talora nell'interno di alcuni denti privilegiati, ed è altamente stimata;

6.° *Avorio azzurro*, che è un avorio fossile fornito dai denti del mammuth, nei quali il corso dei secoli ha fatto penetrare certi sali metallici che impartiscono loro tale tinta.

Il commercio dei denti d'elefante dà luogo ad una gran massa di affari. — Asia. — L'Inghilterra ne ricevette nell'anno 1853 quintali 4,210 dai paesi soggetti alla Compagnia delle Indie, e 57,419 da altri paesi; nel 1857 le importazioni furono di 250,000 chilogr. — Il più stimato in Asia è l'avorio di Ceylan, poi quello di Siam, quindi quello detto di Bombay, ma che proviene da Zanzibar, da Mascate ecc., e che è portato dai Parsi, per cui chiamasi dagli inglesi *Parsismen ivory*. Si importa eziandio avorio dalla Cina, e specialmente da Canton; e tutti sanno che i Cinesi hanno portato alla perfezione l'arte di lavorare l'avorio. — Africa. — Il commercio di questo avorio si fa in due modi diversi: 1.° con navi inglesi, francesi, olandesi, portoghesi, italiane, che lo portano dal capo di Buona Speranza e dalle coste occidentali ed orientali d'Africa; 2.° dalle carovane che lo portano a Massuah in Abissinia, a Alessandria o a Tripoli.

2.° Avorio d'ippopotamo. — Questo animale che, come l'elefante, appartiene all'ordine dei pachidermi, vive nell'Africa meridionale ed orientale, in Gninea, nel Congo, nel Senegal, in Etiopia, in Nubia, e nell'Alto Egitto. — I denti d'ippopotamo (che, oltre agli usi ordinari dell'avorio, sono adoperati dai dentisti nella fabbricazione dei denti artificiali) vengono dal Capo di Buona Speranza, dalla costa orientale di Africa, dall'Abissinia e dall'Egitto.

3.° Avorio di morsa. — Questo animale, impropriamente chiamato

cavallo marino o *vacca marina*, ha molta analogia con la foca, e vive nei mari glaciali. Somministra un avorio più stimato che quello d'elefante, ma assai raro in commercio.

4.° Avorio del narvalo. — È questo un cetacco della famiglia dei delfini ed abitante i mari polari, e fornisce un buon avorio curiosamente ritorto, adoperato nella fabbricazione dei bastoni, manichi d'ombrelli ecc.

CAPO XXVII.

Legnami.

Meno le sostanze necessarie all'alimentazione ed al vestiario, non ve ne ha forse alcuna più importante del legno, senza del quale le arti pressochè tutte sarebbero impossibili.

L'immenso commercio dei legnami può distribuirsi in quattro categorie a seconda che ha per oggetto: 1.° il *legname da costruzioni;* 2.° il *legname da ardere*, 3.° il *legname da ebanisteria;* 4.° i *legni da tinta.* Di questi ultimi avendo noi ragionato di sopra in un capitolo speciale (Cap. xvii), non ci resta che a far un cenno delle altre tre specie:

1.° Legname da costruzione. — Si suddivide in tre grandi classi: 1.° *legname di marina*; 2.° *legname da sega;* 3.° *legname da carro.* — a) *Legname di marina;* per le costruzioni navali richiedonsi alberi scelti sotto il doppio rapporto della qualità e della dimensione. Le essenze più ricercate sono la quercia, il pino ed il teck; b) *Legname da sega*, nome dato a tutti i legni da costrurre, il cui diametro è inferiore a 162 millimetri; e si applica a tutti i legnami adoperati nelle infinite costruzioni terrestri, non che nei grossi lavori da falegname, e le cui essenze principali sono il pino, l'abete, il pioppo, l'olmo, il frassino, la quercia, il castagno, ecc.; c) *Legname da carro*, è quello adoperato per la fabbricazione delle ruote di carri, carrozze, vagoni ecc.; ed i più acconci legni sono l'olmo, la quercia, il frassino. — La Svizzera e in generale tutte lo contrade alpine, la Russia, la Germania, la Sardegna, il Canadà, l'India, l'Indocina sono i paesi più largamente esportatori di legnami da costruzione.

2.° Legno da ardere. — Si suddivide in tre principali categorie:

1.° *Legno da ardere propriamente detto*, che comprende i legnami di essenza dura: olmo, frassino, carpino, faggio, quercia, ecc. Ma vi ha tra queste qualità il più grande divario di valore, a seconda del terreno in cui crebbero, dell'età ecc.;

2.° *Legno tenero o bianco*, consumato principalmente nell'arte dei fornai, e le cui varietà principali sono il pioppo, il pino, il castagno;

3.° Il *minutame*, che comprende tutti i piccoli legni, ed è quasi esclusivamente adoperato nel carbonificio e nella fabbricazione dei prodotti chimici, quali son gli acidi pirolegnosi.

3.° Legni da ebanisteria, marchetteria ecc. — Sono in generale i legni più duri, più compatti e più preziosi. Nella innumerevole quantità di specie diverse, enumereremo quelli soltanto che danno luogo ad un cospicuo ed importante commercio, siccome quelli che più direttamente si riferiscono all'oggetto speciale di questo libro.

1.° *Mogano.* — Legno derivante dalle piante cedrelacee comuni in America e nelle Antille, e troppo conosciuto per richiedere una speciale descrizione. È il legno più largamente adoperato nell'arte dei mobili. Riceve inoltre altri usi, tra gli altri nella costruzione marittima, specialmente in America e negli Stati Uniti. Le celebri navi l'*Erebus* e il *Terror*, che fecero uno dei più segnalati viaggi polari, erano costrutte di mogano di Honduras. Si distinguono molte varietà, e segnatamente: a) il *mogano femmina* (*Cuba cedar wood* degli inglesi), che cresce a Cuba, nell'Honduras ecc., tenero, poroso, leggero, odoroso, col quale son fatte le cassette di sigari di Avana; b) il *mogano da mobiglia* (*mahogany* degli Inglesi, *acajou* proprio dei Francesi), duro, compatto, tenace, e che si suddivide nelle provenienze seguenti: c) *mogano di Honduras*, rosso pallido gialliccio, che non imbruna col tempo; d) *mogano di Haiti*, molto stimato; e) *mogano di Cuba*, più pesante del precedente, ma di men bel colore; f) *mogano di Yucatan*, di qualità inferiore; g) *mogano di Caienna*, detto anche *legno di amaranto*, a cagione del suo cupo colore; h) *mogano del Senegal*, più duro e più pesante di quei d'America. — Del resto, il mogano di qualunque provenienza si indica e si valuta in commercio giusta la disposizione delle vene, delle nodosità ecc. Così, il mogano *unito* è senza vene apparenti e di un coloro uniforme, ed è il meno reputato; il mogano *venato* è semplicemente segnato da righe quasi parallele, d'una tinta più bruna di quella del fondo; il mogano *ondulato* (*moiré*) presenta vene ondeggianti; ecc. ecc.

2.° *Legno d'Agora*, detto anche *legno d'odore*, per la soave fragranza che emana; viene di Cina e dal Giappone.

3.° *Legno d'aloe*, impropriamente così chiamato, e prodotto da varie specie del genere agalloco o *legno d'aquila*, originario dell'India, di Malacca, della Cina, della Cocincina, del Giappone, del Messico ecc.

4.° *Legno di bagolaro.* — Abbondante nelle selve d'Europa, duro, odoroso, adoperato nella fabbricazione dei flauti, bozzelli ecc.

5.° *Legno d'aimone.* Specie d'acacia, poco adoperato.

6.° *Legno di mandorlo.* Molto stimato, ma poco usitato.

7.° *Legno d'Amboina.* — Ignorasi la pianta da cui l'isola di questo nome, nelle Molucche, ci manda questo legno. Costa da 1000 a 1300 lire i 100 chilogr., e presenta gradazioni di colore dal bianco roseo al giallo bruno.

8.° *Legno d'Angica* o *d'Ailanto.* Sopra un fondo rossastro, simile al mogano, presenta belle vene d'un rosso vivo. È molto prezioso, ma poco adoperato; viene di Cina e dal Brasile.

9.° *Legno d'anice* o *di badiana.* Legno odoroso, duro, bruno, adoperato nei lavori di marchetteria.

10.° *Legno di Cigno* o *di Cipro*. — S'assomiglia a quello d'aloe, pesante, bruno, viene dalle Antille.

11.° *Legno di Ontano*. Assai comune e conosciuto.

12.° *Legno di Brasile*. (V. il Cap. Legni da tinta).

13.° *Legno di bosso*. — Conosciutissimo e notevole per la sua durezza e pel suo peso, di color giallo, adoperato nella bozzelleria, nella fabbricazione delle scatole ecc.

14.° *Legno di Camagon*. Viene di Manilla, non si sa da qual pianta, segnato da vene nerastre.

15.° *Legni di Caienna*. — Molti sono questi legni della Guiana, ed i più notevoli sono: a) il *legno da lettere*, così chiamato perchè screziato di macchiette nere, simili a scrittura; b) *legno marmorato* o *di feroï*; c) *legno di zebra* ecc.

16.° *Legno di Cartano*. Assai raro, notevole per la sua durezza, pel suo peso e pel suo bel colore arancio. Viene dalla Guiana inglese.

17.° *Legno di cedro*, proveniente dal cedro del Libano, leggerissimo e al tempo stesso molto compatto, odoroso, giallo-rossastro.

18.° *Legno di ciriegio*, a tutti ben noto.

19.° *Legno di arancio*, *di gelsomino*, *d'espaniglia*. — Nomi impropriamente applicati a varie essenze esotiche, compatte, pesanti, dure, resinose, aromatiche, fornite da varie piante rubiacee.

20.° *Legno vero d'arancio*. Compatto, duro, fino, quasi bianco.

21.° *Legno di corallo* o *di condori*. Proveniente dalla *adenanthera pavosia*, rosso vivo, duro, d'una grana fina e spessa, acconcio ai lavori di torno.

22.° *Legno di corna fetida* o *di caca*. — È il prodotto della *sterculia acuminata*, originaria dell'India e dalla Guiana, i cui fiori danno un fetido odore; legno compatto, solido, inalterabile, bianco e talvolta bruno-rossastro venato di giallo.

23.° *Legno di curbaril*, proveniente dalle regioni tropicali dei due mondi, rosso-pallido, venato di bruno, duro, solido.

24.° *Legno di cipresso*. — A tutti noto.

25.° *Legno d'ebano*. — Cresce in Africa, America ed India. Duro, pesante, solido, ordinariamente nero, talvolta bruno-rossastro.

26.° *Legno d'acero*. — Se ne distinguono due classi, ciascuna delle quali comprende parecchie varietà: a) *aceri d'Europa*, grigi, giallastri, compatti, adoperati nella fabbricazione degli strumenti da corde; b) *aceri d'America*, di molte specie e tutte assai preziose.

27.° *Legno ferro*. — Parecchie essenze esotiche portano tal nome, a cagione della loro durezza, del grande loro peso specifico, del color bruno cupo o rossastro-verdognolo.

28.° *Legno di gayac*. — Dettò anche *legno santo*, cresce nell'India e nelle due Americhe, simile al bosso, durissimo come di metallo. Si distingue il gayac *bianco* ed il *nero*.

29.° *Legno di ginepro*, usato nella marchetteria per la sua finezza e l'aromatico suo odore.

30.° *Legno di granatilla*, detto anche *ebano rosso*, viene d'America, e s'assomiglia realmente all'ebano.

31.° *Legno di faggio.* — Adoperato nella grossa mobiglia.

32.° *Legno di agrifoglio.* — Comune in Europa, duro, tenace, nodoso, pesante, bianco come avorio, adoperato nell'ebanisteria, nella fabbricazione di manichi ecc.

33.° *Legno di tasso.* — Resinoso, tenace, flessibile, nodoso, venato di giallo.

34.° *Legno delle Isole.* — Nome comune a quasi tutti i legni di ebanisteria e di tinta.

35.° *Legno d'ippocastano.* — Bianco, poco consistente, adoperato per le parti interne dei mobili fini.

36.° *Legno di larice.* Giallo-rossastro, duro, resinoso, incorruttibile, eccellente per le costruzioni navali.

37.° *Legno di gelso.* Analogo alle acacie, adoperato al torno.

38.° *Legno di nocciuolo.* Bianco color di carne, leggero, flessibile, tenace, adoperato nella fabbricazione delle botti.

39.° *Legno di noce.* — Col mogano è il legno più importante per l'ebanisteria, troppo conosciuto fra noi perchè occorra fermarci a darne peculiare descrizione.

40.° *Legno di fico.* — Leggero, compatto, adoperato nella fabbricazione delle scatole da tabacco.

41.° *Legno d'olivo.* Compatto, pesante, usato al torno, e nella scoltura.

42.° *Legno di palissandra*, detto anche *legno violetto* o *legno di jacaranda.* Ricercatissimo pei lavori fini di ebanisteria e di marchetteria, di colore bruno-violaceo marmorato, che col tempo diviene nero quasi come l'ebano, duro, compatto, odoroso di violetto. Viene dall'America del Sud e segnatamente dal Brasile.

43.° *Legno di patana*, proviene da una palma della Guiana, bruno venato di nero intenso.

44.° *Legno di pernice*, delle regioni intertropicali d'America, s'assomiglia al gayac.

45.° *Legno di platano.* — Durissimo, giallastro, molto adoperato nella scoltura.

46.° *Legno di pero e di melo.* — È uno dei più belli che le regioni temperate d'Europa forniscano alle arti ornamentali, duro, pesante, adoperato nella fabbricazione dei regoli, delle squadre e d'altri analoghi strumenti.

47.° *Legno di rosa.* — Così chiamato per l'odore simile a quello di tal fiore e viene da parecchie piante delle Canarie e di varie regioni intertropicali. — È di roseo e quasi rosso colore, molto prezioso e raro.

48.° *Legno di Santa Lucia.* — Grigio-rossastro, ben venato, adoperato (specialmente in Francia) per farne tabacchiere, astucci ecc.

49.° *Legno di sandalo citrino.* — Da non confondersi col sandalo da tinta, di cui parlammo in altro Capitolo. — È dotato di eccellente aromatico odore, è bianco-giallo, duro, compatto, adoperato nella marchetteria. Viene dalla Cina, dall'India, da Siam.

50.° *Legno di Sassafras.* Duro, pesante, compatto, aromatico, bruno-grigio o verdastro.

51.° *Legno di Tatayuba.* Viene dalla Guiana, duro, compatto, rossastro.

52.° *Legno di Teck*, detto anche *quercia delle Indie* o *quercia del Malabar*, mentovato già di sopra fra i legnami da costruzione navale, è durissimo ed inalterabile.

53.° *Legno di tiglio*, giallo-pallido, leggero, tenero ed al tempo stesso compatto, il che lo rende acconcio alla scoltura.

54.° *Legno di Thuya.* Bellissimo legno d'Africa, bianco con macchie circolari bruno-rossastre miste a nere, simili a quelle della pelliccia di leopardo.

PARTE QUARTA.

GIURISPRUDENZA COMMERCIALE

La *Giurisprudenza Commerciale* è il complesso delle regole giuridiche che governano i rapporti commerciali. — Disciplina vastissima e dai più intimi nessi collegata con la scienza generale del diritto, essa non potrebbe che assai difficilmente ed imperfettamente compendiarsi in un libro della natura del presente, qualora si volesse esporne metodicamente e teoricamente le varie parti. È possibile però riassumerne i principali dettati positivi e pratici, risguardanti le materie di più frequente occorrenza nel commercio; il che è appunto l'oggetto che nelle seguenti pagine ci proponiamo.

I.

Dei Commercianti.

Commerciante è colui che esercita atti di commercio e ne fa sua professione abituale.

Atti di Commercio sono tutte le operazioni che hanno per iscopo una specolazione. Tali sono: la compra di derrate o merci per rivenderle o per locarle, sia in natura, sia manufatte; — la vendita o locazione che fa il trafficante delle merci del suo negozio; — le imprese di manifatture, commissione, trasporto per terra e per acqua, di somministrazioni, agenzie, di uffizi di affari e spettacoli pubblici; — le operazioni di cambio, banca, senseria; le lettere di cambio, rivalse, girate; — i biglietti ad ordine; — le imprese di costruzione, compera, vendita e rivendita di bastimenti; — le spedizioni marittime, la compera, vendita e rivendita di attrezzi, arredi, vettovaglie per la navigazione; — i noleggi, i prestiti a cambio marittimo, ed ogni altro contratto riguardante il commercio di mare; — le assicurazioni marittime e le terrestri, quando non sieno mutue.

Un solo od anche vari atti di commercio non bastano a conferire a colui che li fa la qualità, i diritti ed i doveri di commerciante: bisogna, a tale effetto, ch'egli ne faccia esercizio abituale.

Fare il commercio è permesso a tutti, meno le persone alle quali è espressamente vietato dalle leggi: tali sono i magistrati, gli ambasciatori, i consoli, gli agenti di cambio e sensali, i militari.

Le persone *incapaci* di contrattare (come i dementi, gli interdetti ecc.) non possono esercitare il commercio, e gli atti che queste per avventura facessero, sarebbero invalidi e nulli.

Il *minore* e la *donna maritata* non possono fare il commercio che sotto determinate condizioni. Il minore, ossia la persona che non ha compiti ancora anni 21, può fare il commercio: *a*) quando abbia compiuto l'età di anni 18; *b*) purchè sia stato emancipato ed abilitato; *c*) quando sia stato autorizzato ad intraprendere il commercio nei modi e dalle persone dalla legge indicate, cioè dal padre o dal consiglio di famiglia; *d*) purchè, ad informare i terzi della effettuazione di questi requisiti, se ne faccia la pubblicazione nella sala del Tribunale di Commercio e l'allibramento nella Segreteria del medesimo. — Il minore che abbia soddisfatto a queste condizioni è riguardato in tutti gli atti del suo commercio come maggiore ed inoltre può obbligare ed ipotecaro i suoi immobili e venderli. — Il figlio di famiglia, maggiore di età, il quale esercita il commercio, viene considerato come sciolto dalla patria potestà per quanto concerne lo stesso.

La donna maritata, che in generale è soggetta alla potestà del marito e non può fare atti d'interesse senza il costui consenso, può essere da lui autorizzata a far atti di commercio. Il consenso del marito viene espresso nanti il Giudice di Mandamento, e deve essere seguito dalle pubblicazioni richieste pei minori. Ma oltre al consenso *espresso*, il marito può presumersi aver dato una *tacita* autorizzazione alla moglie di commerciare, quando si provi che sapeva e tollerava che la moglie commerciasse. — La moglie commerciante può stare in giudizio, prestare cauzioni, dare pegni, vendere, assumere insomma qualsiasi obbligazione. Se però essa si limita a vendere al minuto le merci del marito, e non fa traffico separato, essa non si riguarda siccome vera commerciante, e non può fare le summentovate operazioni in nome proprio. I beni dotali della moglie commerciante non si possono alienare od ipotecare se non nei casi espressi dalle leggi civili.

L'autorizzazione concessa al minore od alla moglie, può rivocarsi dalle persone che hanno diritto di darla, purchè si facciano subire alla revoca le formalità di pubblicazione a cui è soggetta la concessione. Se però il minore o la moglie già hanno intrapreso l'esercizio del commercio, la revoca deve essere approvata dal Tribunale, salvi sempre i diritti dei terzi.

II.

Dei Libri di Commercio e degli obblighi speciali dei Commercianti.

Tre principali obblighi impone la legge ai negozianti:

1.° *Pubblicazione delle convenzioni matrimoniali*, onde informare i terzi del vero stato di loro fortuna rispetto ai diritti della moglie;

2.° *Ottenimento della patente*, e pagamento della relativa tassa;

3.° *Tenuta dei libri.* — In qualunque condizione di fortuna uom si trovi, è suo obbligo e suo tornaconto di tenere una regolare contabilità, unico mezzo ch'egli abbia per chiaro vedere nello stato de'suoi affari, ne'suoi rapporti di debito e di credito co'terzi, onde non danneggiare altrui o sè stesso. Sono soltanto gli stolti ed i malvagi che si abbandonano ciecamente all'incognito avvenire, senza prendere le loro precauzioni, per essere sempre in grado di adempiere ai propri doveri ed impegni pecuniarii. Dallo stato della contabilità di un uomo tu puoi dedurre il criterio per giudicarne il carattere, e, fino ad un certo segno, la moralità.

Ma se tutte le classi di cittadini hanno bisogno di conoscere e di praticare le regole d'una esatta contabilità, quanto è maggiore la necessità che ne ha il commerciante! La molteplice varietà delle sue operazioni, il frequente rinnovamento de'suoi capitali, le svariatissime relazioni d'interesse ch'egli ha coi terzi, i molti crediti che apre e debiti che contrae, gli fanno un supremo dovere di apportare ne'suoi registri la massima chiarezza, il massimo ordine, la massima regolarità. Quand'anco le leggi commerciali non gli prescrivessero, sotto le pene più severe al trasgressore, quest'obbligo, basterebbe il suo interesse bene inteso a farglielo riconoscere ed osservare scrupolosamente.

I libri di conti possono essere tenuti con due diversi metodi, dei quali l'uno è chiamato *per scrittura o partita semplice*, l'altro *per scrittura o partita doppia*. — Presentiamo al lettore il modo limpido e chiaro, col quale G. B. Say espone questi due metodi [1].

« Un negoziante che tiene i suoi libri a scrittura semplice, scrive sopra un registro, che nomasi *Giornale*, tutte le operazioni del suo commercio, a misura che si presentano. Se ha comperato del caffè, ei scrive sul suo giornale:

« *Comprato tante libbre di caffè da Pietro, Guglielmo, a tal prezzo, pagabili nel tal tempo.*

« Questo è il fondamento di tutti i suoi conti. Tenendo così nota di tutti gli affari ch'ei fa a misura che li fa, il negoziante è sicuro di non ometterne alcuno. Ma siccome una lista di tutti gli affari successivi non gli darebbe alcuna idea di ciò che da questi gli è dovuto, quindi ei rileva ogni articolo in particolare, e lo porta sul suo *Libro mastro* al conto del corrispondente che quel dato affare costituisce suo creditore o suo debitore. Il libro mastro può dirsi la classificazione ossia il repertorio del giornale.

« Ogni conto di corrispondente occupa sul Mastro due pagine, a fronte l'una dell'altra. Si ha cura di scrivere sommariamente ed in una sola linea, sulla pagina sinistra, gli affari che costituiscono il corrispondente *debitore*, e sulla pagina di dritta quelle che lo costituiscono *creditore*. Indi è che, ogniqualvolta si vuol sapere se questo corrispondente debba più o meno di ciò che gli è dovuto, basta addizionare le cifre dell'uno e dell'altro lato del suo conto, e paragonare fra loro i risultati ottenuti.

[1] *Cours d'économie politique*, tom. II, pag. 472 e seg. VIII^e partie, chap. XVIII.

« Quando un negoziante regola i suoi conti con un corrispondente, il che accade almeno una volta all'anno, riduce qualunque conto anteriore ad un *saldo*, che è la differenza tra il debito ed il credito, e dopo che le due parti sonosi reciprocamente intese, questo residuo forma il primo articolo del *conto nuovo*.

« Tale è la sostanza di tutte le scritture d'un negoziante; ma per mettere ordine maggiore nei particolari delle sue faccende, egli tiene varii altri registri, mediante i quali rendesi ragione in modo speciale di ciascheduna partita. Egli ha perciò un *Libro di cassa*, che presenta sulla pagina a sinistra tutte le entrate, e sulla pagina a destra tutti i pagamenti operati di mano in mano che li fa. Ogni giorno, il cassiere fa ciò che chiamasi il Conto di cassa, vale a dire verifica, dopo che tutte le entrate e tutti i pagamenti della giornata hanno avuto fine, se la somma che vi si trova corrisponde a quella portata in registro. Egli ha similmente un *Libro di mercanzie* o di *magazzino*, per potere giornalmente verificare in pari modo l'esistenza di quelle merci che devono trovarsi nel suo magazzino, o rendersi ragione del modo, col quale ne ha disposto.

« I negozianti hanno similmente un registro, in cui sono copiate tutte le lettere che scrivono, e che serve di controllo agli altri registri, perchè tranne le vendite al minuto, tutti gli affari che si fanno vengono accertati dalla corrispondenza.

« Egli è agevole tuttavia il comprendere, che se per dimenticanza d'un commesso o per errore di penna, un articolo è omesso, o mal redatto, non si è necessariamente avvertiti del fallo. — Nella tenuta dei libri *a doppia partita*, ogni articolo è controllato da un altro articolo corrispondente, talchè sarebbe mestieri commettere due errori precisamente della stessa somma, e i quali si controbilanciassero scambievolmente, per non essere posti sull'avviso. Lo stesso metodo permette inoltre di rendersi molto più esattamente ragione del risultamento di ogni operazione, o di ogni classe di operazioni, perchè queste vengono *personificate*, ed a così dire si domanda loro conto di ciò che ad esse è dovuto [1].

« Non so se, in uno sviluppo puramente orale, potrò fare intendere ciò che vi ha di fondamentale nella tenuta dei libri in doppia partita, inventata dagl'Italiani, e adottata da tutte le case commerciali del mondo, aventi qualche importanza.

« Il fondamento dei libri in doppia scrittura è, come nel metodo precedente, il *Giornale*; registro nel quale consegnansi giorno per giorno, e se occorre, ora per ora, tutte le operazioni che si fanno in una casa di commercio, in una impresa qualunque; ma qui la maniera colla quale gli articoli sono concepiti è alquanto differente e forma l'essenziale carattere di questo metodo.

« In qualunque affare d'interesse vi ha sempre transazione d'un valore;

[1] Sono questi pregi della doppia scrittura che hanno indotto il celebre Proudhon a dire che *la contabilità commerciale è una delle più belle applicazioni della filosofia moderna.*

per conseguenza, vi ha una parte che *dà* ed una parte che *riceve*; il che costituisce per ogni affare un *creditore* ed un *debitore*. Il creditore è colui che si priva del valore; il debitore è colui, in favor del quale il primo se n'è privato. Quindi, per rappresentare completamente ogni affare, fa d'uopo indicare un creditore ed un debitore, e determinare su ciascuno dei loro conti la trasmissione che è stata operata. Di qui emana il metodo della doppia scrittura: in esso si scrive doppiamente ogni affare; lo si indica su due conti.

« Ciò non è tutto. — Si personificano certi affari, certi rami della gestione commerciale; se ne fanno altrettanti debitori e creditori; per guisa che ad ogni istante si possono conoscere non solo i rapporti che esistono tra i corrispondenti e la casa, ma quelli eziandio delle diverse ramificazioni della casa stessa tra loro. — Renderemo ciò più chiaro con un esempio.

« *Teofilo* mi ha fatto una rimessa, cioè mi ha spedito una cambiale pagabile fra un mese. Il mio commesso che tiene i libri, scriverà così sul giornale siffatta operazione:

« Rimesse (vale a dire il mio conto di Rimesse) *devono a* Teofilo *per « la tale trasmissione* (e qui si danno i particolari della somma, della « cambiale, della sua scadenza, dell'accettante che deve pagarla ecc.). »

« Quando quest'articolo sarà riportato dal giornale sul libro mastro (che è destinato a classificare gli articoli del giornale), apparirà in due diversi conti: in quello di *Teofilo*, che sarà riconosciuto *creditore* della sua rimessa, poichè si è a lui che io la devo, egli è che me l'ha data: ed in un altro conto, quello delle *Rimesse*, che sarà stabilito *debitore* dell'ammontare di quella stessa cambiale. Infatti, a chi è stata essa affidata? Ad un personaggio fittizio, depositario d'un portafoglio, in cui trovansi gli effetti non ancora scaduti, e questo personaggio fittizio deve ciò che gli viene affidato fino al momento in cui ne rende conto e in cui ne viene perciò scaricato. — Questa scritturazione mette, come è chiaro, il negoziante in grado di conoscere sempre ciò che possiede in effetti di commercio, e di paragonare ciò che deve trovarsi nel portafoglio, con ciò che realmente vi si trova.

« Allorquando la scadenza della rimessa fatta da Teofilo è venuta, si presenta un'altra operazione che bisogna similmente indicare sui libri della casa e su due conti diversi: si va dall'accettante, che deve pagare la cambiale; se ne riscuote l'importo, e lo si versa nella cassa. Indi un articolo sul giornale, in questi termini:

« Cassa *deve a* Rimesse » (seguono i particolari, cioè la data, la somma, ecc.).

« Il conto di *Rimesse*, cui erasi *addebitato* l'ammontare della cambiale, trovasene ora *accreditato*; ne è scaricato come una reale persona che ne fosse stata depositaria e che lo avesse restituito. — Ma al tempo stesso la *Cassa* trovasi costituita debitrice, come lo è di tutte le somme che le vengono affidate, fino a tanto che altri articoli corrispondenti non l'abbiano a sua volta esonerata.

« Quando si attinge alla cassa per fare una compra di merci a contanti, allora la Cassa è *accreditata* della somma che ha fornito, ed il conto di *mercanzie generali* ne viene addebitato. — Quest'ultimo conto resta debitore del valsente di queste merci, fino al momento in cui stimasi opportuno di venderle. Suppongasi che le merci vengano spedite ad un fabbricante di provincia, di nome Paolo, il giornale porta:

PAOLO *deve a* MERCANZIE GENERALI.

« E al disotto di questo titolo vengono la particolarità. Riportando questo articolo sul libro Mastro, in ciascuno dei due conti di *Paolo* e di *Mercanzie generali*, s'indica sommariamente in una sola linea sulla pagina a destra, se è *a credito* del conto, e su quella a sinistra, se è *a debito*; e quando occorre di conoscere le particolarità di un affare troppo sommariamente espresso sul Mastro, ritornasi al Giornale per consultarlo, e trovasi agevolmente, perchè in una colonna del Mastro si ha cura di consegnare il N.° del foglio del Giornale da cui l'art. è ricavato.

« Si presenta quivi una difficoltà. — Un articolo entra nel conto di *Mercanzie generali* pel prezzo a cui fu venduto; ma questo prezzo non essendo quasi giammai identico col prezzo al quale le merci furono comprate, questo conto non può, come quello di *Cassa* bilanciarsi esattamente. Le somme che ne escono, possono essere più o meno forti di quelle che vi sono entrate. Tuttavia è mestieri che tutti i conti si bilancino con esattezza; perchè fa d'uopo che tutte le persone, reali o fattizie, si liberino se devono, o sieno pagate se sono creditrici. Saldasi adunque il conto di *Mercanzie* tutti gli anni, tutti i mesi, tutte le settimane se vuolsi; e a tale oggetto si somma il valore di tutte le merci che vi si trovano entrate, e di tutte quelle che ne sono uscite. Se ne restano in magazzino, si valutano al corso della giornata, e se ne porta l'ammontare dal lato del credito in un solo articolo, che rappresenta il prodotto che darebbero quelle merci ove si volesse venderle e scaricarne il loro conto. Il risultato delle addizioni fatte dall'uno e dall'altro lato del conto, mostra il risultato di quella parte del negozio che si riferisce alle merci. Se la *uscita* sul conto delle mercanzie rappresenta una somma maggiore dell'*entrata*, si è guadagnato sulle merci; in caso contrario si è perduto. Ma in qual modo saldarsi la differenza?

« Si tiene un altro conto per consegnarvi i profitti e le perdite; e se le merci sono prodotte alla vendita 10,000 fr., per esempio, oltre ciò che sono costate, si redige nel modo seguente l'articolo del giornale destinato a saldare il conto delle mercanzie:

« MERCANZIE GENERALI *devono a* PROFITTI e PERDITE *per beneficii ot-*
« *tenuti sopra queste mercanzie*, 10,000 franchi.

« Infatti, si sono consegnati al personaggio fittizio nominato *Mercanzie generali*, non solo le merci al prezzo che avevano al momento della compra, ma inoltre i beneficii risultanti dal prezzo che avevano al momento della vendita, poichè si è tenuto conto a questo fittizio personaggio della totalità del prezzo che se ne è ricavato. Egli è dunque mestieri che la contabilità tenga a sua volta conto di questi beneficii,

e ne tien conto realmente versandoli nelle mani di un altro personaggio fittizio chiamato *Profitti* e *Perdite*, il quale, a volta sua, li riparte fra i socii secondo le proporzioni fra loro convenute.

« Questa maniera di tenere i conti ammette una folla di modificazioni favorevoli al buon ordine degli affari. Un negoziante, per esempio, ha nel suo magazzino non solo merci che gli appartengono, ma altre eziandio che spettano a' suoi corrispondenti. Costoro le hanno consegnate nelle mani di lui, affinchè le venda a loro rischio e pericolo. Talchè vi hanno proprietà separate, diverse, che possono avere un corso differente e condurre a risultamenti opposti, a seconda che furono gerite con più o meno di senno e di fortuna. Tuttociò deve essere rappresentato per mezzo di conti bene distinti.

« Ho fatto, p. es., una spedizione al Brasile, ed ho incaricato il mio corrispondente, Morales, di mandarmi in ritorno dei cotoni; — egli eseguisce i miei ordini, e mi rimette una fattura dei cotoni che mi ha spediti, dell'ammontare, collo spese, per supposizione, a 25,000 fr.

« Io lo accredito di questa somma addebitandone le *mercanzie generali*, vale a dire scarico il mio corrispondente di questo valore che mi ha trasmesso, e ne carico il mio conto di mercanzie generali che deve ricevere il valore. — Ma, nel tempo stesso, questo medesimo corrispondente mi ha spedito, *per suo conto*, delle pelli di bue, presumendo che esse si venderebbero vantaggiosamente in Europa. La sua balla entra anch'essa nel mio magazzino, ma non deve entrare nel conto delle *mie* mercanzie; come tampoco non deve entrarvi il prodotto della vendita che io ne faccio, seguendo le sue intenzioni. — Quindi è che, per queste due differenti trasmissioni, trovansi nel mio giornale due diversi articoli; il primo così concepito:

Mercanzie generali *devono a* Morales *di Bahia*, *per mio conto*, *per tante balle di cotone che mi ha spedite*, *come da fattura unita alla sua lettera del giorno tale* . . . . . . Fr. 25,000.

« L'altro articolo così concepito:

Cassa *deve a* Morales *di Bahia per suo conto*, *per tante pelli di bue*, *che mi ha consegnate*, *e che ho vendute per suo conto*, *come da conto di vendita che gliene ho dato con lettera del giorno tale* . . . . . . *tanto*.

« Vi sono dunque sul mio libro mastro due conti per Morales, l'uno dei quali indicato con queste parole: *Morales* suo *conto*; e l'altro: *Morales* mio *conto*.

« Posso nel modo istesso distinguere sopra i miei libri le operazioni che si riferiscono a certi affari, segnatamente quando mi conviene di conoscerne il risultato in particolare. — Se tento un nuovo commercio colla Russia, per es., e se voglio conoscere i risultati speciali che ne otterrò, onde continuarlo nel caso che mi torni vantaggioso o cessarlo nel contrario evento, apro un conto a questo commercio. Ne faccio un personaggio fittizio. Porto a suo debito tutto ciò che esso mi costa, tutte le anticipazioni che gli faccio, e porto a suo credito tutto ciò che esso mi rende; e sono così avvertito di ciò che debbo fare.

« Non vi ha armatore il quale non apra un conto a ciascuna delle sue navi, per conoscere i risultati ch'esse gli procurano; e siccome tutti questi risultati arrivano in un conto comune, quello dei profitti o delle perdite, perciò la moltiplicità dei conti non cagiona nè imbarazzo, nè confusione. Vi hanno negozianti, i quali tengono tre a quattrocento conti aperti sopra un libro mastro; basta che lo scorrano per sapere il loro stato, non solo per rapporto a ciascuno dei loro corrispondenti, ma eziandio per riguardo a ciascuna delle loro specolazioni.

« Usano spesso le case di commercio di fare specolazioni in comune. Esse non sono associate per gli altri affari; non ne fanno in conto a metà che un solo, oppure una serie di affari dello stesso genere.

« Allora esse aprono, ciascuna dal canto suo, sui loro libri, un conto speciale per quel dato affare. Esse portano a debito di questo conto tutte le anticipazioni che si fanno nel comune interesse, e secondo le stipulate convenzioni. Portano a credito della specolazione ciò che essa rende, e si dividono il guadagno e la perdita che risulta dal bilancio di questo conto, il quale chiamasi *conto in partecipazione*, perchè ciascuno degl'interessati vi partecipa tanto per le spese e le cure, quanto per i profitti.

« *I conti correnti* sono i rilievi che si fanno, sul libro mastro, del conto, ora di un corrispondente, ora di un altro. I negozianti si comunicano questi rilievi od estratti, onde mettersi d'accordo sullo stato dei rispettivi loro debitori e creditori. Quando spedisco ad un corrispondente l'estratto del suo conto, egli lo confronta co'suoi propri libri. S'egli ha omesso o male registrato un articolo, lo rettifica; se io stesso mi sono ingannato, ei me ne avverte, ci poniamo d'accordo sul saldo di conto che l'uno di noi deve all'altro, e quando questo saldo non pagasi, forma il primo articolo d'un conto nuovo.

« L'epoca in cui si fanno le trasmissioni di valori è importante pei negozianti. Godono della facoltà d'impiegare una somma, di fruire dell'interesse che ne dipende, dal momento in cui essa è effettivamente entrata nelle loro mani. E reciprocamente sono privati del potere di trarne profitto, dal momento in cui la consegnano altrui. Per tal motivo, ai conti correnti che si spediscono tra loro i negozianti, trovasi d'ordinario unito un *conto d'interessi*. Sembra, a prima giunta, difficile di bilanciare gl'interessi di una moltiplicità di somme, le une pagate, le altre ricevute ad un gran numero di epoche differenti. — Ecco il modo di sciogliere tale difficoltà.

« A lato delle colonne delle somme portate sia a debito, sia a credito d'un conto corrente, si pone un'altra colonna destinata a contenere gli interessi di ciascun articolo. Per calcolare questi interessi, vien fissata arbitrariamente un'epoca, d'ordinario più remota dell'ultima scadenza dei valori contenuti nello stesso conto; se, per esempio, uno dei miei corrispondenti mi ha fatte varie rimesse, fra le quali alcune non saranno pagabili che alla fine dell'anno, prendo per epoca comune la fine dell'anno, e suppongo che le somme del conto siano tutte da

ricevere e da pagare in quel giorno. Devo quindi al mio corrispondente gl'interessi di tutte le somme che ho ricevuto o che devo ricevere per lui, dal momento di loro vera scadenza fino alla fin d'anno; come egli, dal lato suo, mi deve gli interessi di tutte quelle che ho sborsato per conto suo, a cominciare dall'epoca dello sborso sino alla fine dell'anno egualmente. Queste due colonne d'interessi confrontate per la somma che se ne fa, mostrano quale è dei due quello che fece per maggior tempo anticipazioni all'altro, ed il saldo degli interessi è portato nella colonna delle somme principali, a debito di quello dei due che deve più interessi di quegli che gli sono dovuti. Saldansi in seguito le somme principali, ed il saldo che l'uno dei due deve all'altro è dovuto dal momento che fu scelto per epoca comune.

« Se, per esempio, in seguito al conto corrente e d'interessi che ho rimesso al mio corrispondente nella fattispecie sopra citata, egli trovasi essere mio debitore d'una somma di 9,000 fr., lo avviso che il suo conto è saldato in 9,000 fr., i quali io porto a suo debito in un conto nuovo, *valore a fin d'anno*, cioè a dire una somma per saldo, di cui mi dovrà gli interessi a partire dall'epoca suddetta. Infatti, il conto d'interessi avendo modificato ogni somma del capitale per ridurla a ciò che sarebbe stata all'epoca unica stata fissata, tutte le somme sono come se fossero state ricevute e pagate in quel giorno. Ora, se in quel giorno ho pagato pel mio corrispondente 9,000 franchi di più di quello che ho ricevuto per suo conto, egli me li deve a partire da quel giorno.

« Mi rimane da spiegare ciò che accade del saldo del conto di *profitti e perdite*, a cui abbiamo rinviato i saldi di tutti i conti che non hanno potuto saldarsi coi loro propri mezzi.

« Questo conto mi offre a suo debito tutte le somme perdute, e a suo credito tutte le somme guadagnate durante lo spazio che abbraccia.

« Questi due lati del conto non si bilanciano quasi mai esattamente. Supponiamo che vi sia a credito un sovrappiù rappresentante l'eccesso dei profitti sulle perdite. Questo eccedente è stato affidato al personaggio fittizio chiamato *Conto dei profitti e perdite*; in qual modo il suo conto sarà esso saldato? Se sono solo proprietario della mia impresa, si porterà questo saldo a credito del conto per cui, formando la mia impresa, ho messo un capitale qualunque ai servigi dell'impresa medesima. In altri termini, il mio capitale si troverà accresciuto di ciò che ho guadagnato; come, nel caso contrario, si troverebbe diminuito di ciò che avessi perduto.

« In una impresa in cui si trovano più soci, l'atto di società ha dovuto previamente regolare in qual proporzione sarebbero da ripartirsi le perdite o i benefizii: si portano allora una, due, tre o cinque di queste parti, al credito o al debito dei conti particolari di ogni socio. Ognuno sa con questo mezzo quali sono i suoi diritti nell'impresa.

« Dopo avere, in diverse occasioni, fornito fondi ad una impresa ed averne ritirato al bisogno, dopo che ogni socio ha avuto il suo conto accreditato di ciò che ha fornito, e addebitato di ciò che ha ricevuto,

si vorrà sapere in qual modo ogni socio, al momento d'una liquidazione, ritirerà la sua parte accresciuta de' suoi benefizii, o diminuita delle sue perdite: con quali fondi sarà pagato della porzione che gli spetta? — Coi fondi indicati nell'*inventario* dell'impresa, quali risultano dall'eccesso di ciò che le è dovuto sopra ciò che deve. I saldi di conto dovuti dai corrispondenti non sono essi esigibili all'epoca convenuta pel regolamento di ciascuno di essi? Le merci esistenti in magazzino, se non sono valutate al di là del loro valore a contanti, non rispondono esse di tutta la somma per cui furono portate a debito del conto *Mercanzie*? Finalmente la cassa non contiène essa le specie, del cui ammontare è addebitata? Se furonvi perdite da sopportare per qualcuno di questi riguardi, non hanno esse a portarsi a debito del conto *Profitti* e *Perdite*, e per conseguenza non hanno esse dovuto scemare in proporzione l'attivo da ripartirsi? »

Abbiamo creduto conveniente di riferire in disteso questo bello squarcio di Say, perchè in breve dà un idea chiara e completa del sistema di tutta la commerciale contabilità. Ognuno vede che questa è uno strumento suscettibile d'applicarsi a qualunque specie d'imprese e di affari. Il commercio all'ingrosso è fino al presente la principale, e in varii paesi l'unica industria che ne faccia uso generale. Ma tutte le speculazioni possono adoprarlo con vantaggio, non esclusa tampoco l'agricoltura. Ben pochi sono i proprietarii e i fittaiuoli convinti dell'immensa utilità che otterrebbero, tenendo i conti del loro podere a doppia scrittura, e aprendo un conto particolare ad ogni ramo speciale della loro amministrazione, addebitandolo delle fatte anticipazioni, accreditandolo dei frutti ottenuti.

La tenuta di regolari libri è al tempo stesso una garanzia pei terzi e pel negoziante che li tiene. In caso di fallimento, i creditori possono scoprire la causa onde fu prodotto, e riconoscere se il fallito merita compassione o pena.

Trascurando il precetto dalla legge impostogli, di tener bene i suoi libri, il negoziante si espone: *a*) a non poter promuovere contro altri quelle azioni che unicamente da una regolare contabilità potrebbero venir provate; *b*) a perdere quelle liti che, contro lui promosse, non potevano esser vinte se non con le prove desunte da' suoi libri; *c*) ad essere dichiarato bancarottiere in caso di fallimento ed al carcere da un mese a due anni.

Tre sono i libri che ogni commerciante ha l'obbligo *legale* di tenere: il *giornale*, il *copia-lettere* e il *libro degli inventari*. Ma una buona contabilità suppone, come già notammo, molti altri libri *facoltativi*, come il *brogliasso*, il *libro di tratte e rimesse*, quello dei *conti correnti*, quello dei *profitti e perdite*, il *libro di cassa*, quello delle *scadenze*, ecc. ecc.

Nel libro giornale scrive il negoziante di giorno in giorno, anzi di momento in momento, ogni operazione commerciale non solo, ma tutto ciò che può accrescere o diminuire il suo attivo. Le spese di casa vi devono essere riportate di mese in mese; e quando queste spese siano

eccessive, possono, in caso di fallimento, dar luogo a condanna per bancarotta semplice.

Il copia-lettere contiene la copia delle lettere che si scrivono. Quelle che si ricevono debbono essere tenute *in filza* o mazzo.

Sul libro degli inventari si notano tutti i mobili ed immobili appartenenti in una epoca data al negoziante. L'inventario suol farsi ad anno.

Ognuno dei tre libri legali, prima di essere adoperato, deve venir numerato e parafrato ad ogni foglio da un giudice del Tribunale di Commercio o di Mandamento, dichiarandosi dagli stessi in fine del libro il numero di fogli che lo compóngono. Nel corso dell'anno, il commerciante dee presentare una volta il giornale alla vidimazione d'un Giudice di Commercio o di Mandamento.

Perchè i libri possano far fede in commercio, richiedesi che siano tenuti in ordino di data, non presentino lacune, intervalli in bianco, cifre dubbie, trasporti in margine, abrasioni, e quando un errore renda necessaria una cancellaziono, questa lasci leggibili i caratteri cancellati. I libri poi debbono essere conservati almeno per dieci anni.

Tutte queste formalità concernenti i libri dipendono dal fondamentale privilegio ad essi accordato, di far prova a favore di colui che li ha scritti, nelle questioni commerciali fra commercianti. I Tribunali hanno facoltà di ammettere o rifiutare cotal prova. I terzi possono riferirsi al contenuto nei libri d'un commerciante; e se questi rifiuti di presentarli, il Giudice può ammettere la parte avversaria al giuramento.

I libri possono presentarsi a far prova o per totale *comunicazione*, o per *esibizione* parziale. Nel primo caso (che si verifica solo negli affari riguardanti successioni, fallimenti, comunione di beni) il Tribunale può prendere cognizione dell'intero contenuto dei libri, e compulsarli in ogni loro parte. Nel secondo, che ha luogo in qualunque altra contestazione, vien consultata soltanto quella parte dei registri che può interessare la controversia.

III.

Degli Agenti intermediari del traffico.

Ad agevolare le transazioni commerciali, molto utile è l'opera dei mediatori, che accostano e pongono in rapporto l'offerta e la domanda. — La legge riconosce due precipue classi di mediatori: i sensali e gli agenti di cambio; ma oltre a questi, sono veri agenti intermediari i commissionari, gli spedizionieri, i vetturali, i raccomandatari, i banchieri, i cambiavalute, gli interpreti ecc.

Perchè uno possa assumere l'ufficio di mediatore, richiedesi in lui:

a) Età di anni ventuno compiti;

b) Godimento dei diritti civili;

c) Non esser fallito, non aver incorso condanna criminale o correzionale per furto, truffa od abuso di confidenza;

d) Due anni di pratica presso un banchiere od un negoziante del genere, alla cui mediazione intende dedicarsi;

e) Prova d'idoneità mediante esame;

f) Cauzione di 5,000 a 30,000 lire per gli agenti di cambio e di 1,000 a 5,000 lire pei sensali;

g) Iscrizione nel ruolo pubblico dei mediatori.

Il mediatore non può rifiutare il suo ministerio a chi ne lo richiede negli affari da lui trattati. Deve essere munito di libretto, esonerato dal bollo, in cui prende nota delle operazioni che conclude, indicandone la natura e le condizioni essenziali. Di queste note, firmate da lui, ne ritiene una per memoria e ne rimette due alle rispettive parti. Se una di queste parti richiede al mediatore il nome dell'altra, egli deve manifestarlo, a meno che vi sia istantanea consegna di cosa e prezzo. Il mediatore deve riportare tutti i contratti che fa concludere su un libro giornale, tenuto con le forme obbligatorie per gli altri commercianti. La copia del contratto firmata dal mediatore, fa fede in giudizio. Richiesto dal Tribunale, il mediatore deve presentare i suoi libri; come pure alla Camera di Commercio, al Municipio ed al Sindacato dei Mediatori. I libri stessi possono ammettersi a far prova della convenzione, quando questa non sia interamente negata.

È proibito ai mediatori di collegarsi per l'esercizio della loro professione in modo da imporre un monopolio sulla piazza; ma è loro permesso il formare società parziali, purchè pubbliche, e purchè i soci non eccedano il numero di tre, ed in ogni caso non comprendano il terzo degli esercenti la mediazione nel comune.

È vietato ai mediatori fare operazioni di commercio per proprio conto, l'interessarsi in imprese commerciali, ricevere o far pagamenti per conto di clienti, negoziare cambiali, biglietti ad ordine, azioni od altri titoli appartenenti ad un negoziante dichiarato fallito, rendersi mallevadori dell'esecuzione dei contratti conclusi per loro mezzo. Pene varie e severe reprimono queste prevaricazioni.

Apposite tariffe, fatte dalla Camera di Commercio ed approvate dal Sindacato e dal Ministero, fissano le mercedi dei mediatori.

La sorveglianza sui mediatori è affidata alla Camera di Commercio, al Municipio ed al Sindacato.

Tutte queste regole sono comuni a tutti i mediatori. — Gli agenti di cambio (ossia i mediatori di titoli di credito) hanno soli il diritto di frammettersi nelle negoziazioni delle carte all'ordine od al portatore, di accertarne i corsi e di pubblicarli nei modi prescritti. I privati sono però sempre liberi di contrattare questi titoli direttamente e senza lo intervento di mediatore. Inoltre gli agenti di cambio trattano, in concorso coi sensali del genere, le negoziazioni in metalli preziosi e monete. Sono risponsabili della verità dell'ultima firma apposta alle cambiali ed agli altri titoli mercatabili. Non possono esercitare la mediazione per mezzo di commessi, a meno che gli atti nei quali adoprano interposte persone non richiedano in chi li fa la qualità di agente di cambio.

In quanto ai sensali, ve ne hanno di tante specie quanti gli oggetti ai quali la loro mediazione si riferisce. La legge parla esplicitamente dei sensali di merci, di assicurazioni, di noleggi, di trasporto o spedizionieri. Tutti questi hanno il diritto d'accertare il corso delle merci, dei premi, dei noli, dei trasporti; possono cumulare diverse specie e funzioni di senseria. Rispetto agli spedizionieri, oltre al curare l'imbarco e lo sbarco delle merci e il prezzo dei trasporti, la loro maggiore utilità sta nell'adempiere, per conto dei loro clienti, le complicate formalità doganali.

Oltre i mediatori, dei quali si occupano specialmente le leggi commerciali, sonvi ancora le *Agenzie di affari*, che curano i mutui, le vendite e gli affitti di stabili, i collocamenti ecc.

Gli *Interpreti* sono anch'essi utili intermediari del traffico, massime per ispiegare nel contenzioso i contratti stesi in lingua straniera.

Dei *Banchieri* e delle loro funzioni abbiamo a lungo discorso nella nostra *Economia Commerciale*.

I *Commissionari* sono coloro che fanno atti di commercio in proprio nome o sotto quello di una ragione di commercio, ma per ordine e conto di un committente, mediante provvigione. A seconda dell'incarico che ricevono, sono *compratori* o *venditori*, se operano compre o vendite di merci; *di cambio*, se s'incaricano di procurare accettazione, pagamento od altre negoziazioni di effetti cambiari; *di deposito*, se ritengono merci altrui presso di sè onde trasmetterle e negoziarle; *di trasporto*, se curano di far trasferire merci per terra o per acqua.

A tutti questi commissionari presiedono regole comuni, cioè:

1.° Sono in facoltà di accettare o rifiutare il mandato; ma rifiutandolo, devono manifestare al committente la loro decisione nel più breve termine possibile;

2.° Se, nonostante il loro rifiuto, fossero loro spedite merci o valori, devono vegliare alla conservazione fino a nuova disposizione;

3.° Non sono tenuti ad indicare a coloro coi quali contrattano, il nome della persona in nome di cui operano;

4.° Se agiscono in nome proprio, restano obbligati verso coloro coi quali contrattarono, per lo chè nè il committente ha azione verso questi ultimi, nè questi verso il committente;

5.° Se il commissionario tratta in nome altrui, diventa semplice mandatario;

6.° Non può trasgredire gli ordini, nè eccedere i limiti assegnatigli dal committente;

7.° Quando il commissionario *sta del credere*, cioè quando garantisce la solvibilità di coloro coi quali contratta, al committente, egli percepisce una doppia provvigione.

Il commissionario *venditore* ha gli obblighi del depositario: deve cioè conservare e custodire da buon padre di famiglia le merci affidategli. Se all'arrivo di queste, non fa risultare mediante perizia dello stato di esse, si presume che sieno giunte in buona condizione. Per garantirlo

delle anticipazioni che gli occorre di fare in occasione di esse merci, la legge gli accorda privilegio sul valore delle stesse, purchè le merci siano ancora nei suoi magazzini, o in magazzini pubblici per suo conto, ovvero egli provi con polizza di carico o lettera di vettura la fattagli spedizione.

Il commissionario *compratore* gode il medesimo privilegio pel rimborso del prezzo anticipato o da anticiparsi sulle merci comprate per commissione, purchè queste siano ancora in suo possesso, o provi che le ha trasmesse al committente.

Perchè però il privilegio di cui sopra abbia vigore, occorre che il commissionario ed il committente abitino piazze diverse. Se vivono nello stesso luogo, il commissionario non può far valere i suoi diritti, se non uniformandosi alle leggi civili sul pegno.

Il commissionario di *deposito* e quello di *trasporto* debbono tenere un libro giornale inscrivendovi le merci onde sono incaricati. Il commissionario di trasporto risponde dello smarrimento degli oggetti che fa trasportare. — La merce uscita da colui che vende o che spedisce, è trasportata, salvo patto in contrario, a rischio e pericolo di colui a cui appartiene, salvo a costui il suo regresso verso il commissionario ed il vetturale. — Il commissionario sta garante dell'arrivo della merce nell'epoca stabilita nella *lettera di vettura*, eccettuati i casi di forza maggiore legalmente provata. — Se nella lettera di vettura non è espressa stipulazione in contrario, risponde del pari dei guasti e delle perdite, a meno che ne provi la provenienza da forza maggiore. — Risponde infine dei commissionari intermedi ai quali indirizza le merci viaggianti.

La lettera di vettura deve essere datata, esprimere la natura, il peso, le marche, il numero dei colli da trasportare, il termine entro il quale deve farsi il trasporto, il nome ed il domicilio del commissionario, quelli di colui al quale la merce è diretta, quelli del vetturale, il prezzo del trasporto, l'indennità in caso di ritardo. È sottoscritta dallo speditore e dal commissionario, il quale la trascrive in apposito libro.

Il *vetturale* è colui che effettua il trasporto; egli è garante della perdita, del ritardo, dei guasti, a meno che provi la forza maggiore. — Gode sulle merci che trasporta privilegio pel pagamento del prezzo di vettura, purchè le merci siano ancora presso di lui o consegnate al destinatario da non più di 24 ore; ma il destinatario può costringerlo ad accettare la merce avariata in compenso del trasporto. — Qualora il destinatario si rifiuti a ritirare la merce, il vetturale ricorre al Presidente del Tribunale od al Giudice di Mandamento, il quale, con analoghe perizie fatto verificare lo stato delle merci, ne ordina il deposito in pubblico magazzino, e quindi la vendita di quella porzione che corrisponda al prezzo del trasporto, ed alle spese occorrenti.

Ogni azione competente verso il commissionario od il vetturale per avarie o perdite di merci è prescritta dopo sei mesi nelle spedizioni nell'interno, e dopo un anno in quelle fatte all'estero, dal giorno in cui si fosse fatta o dovea farsi la consegna; ciò però senza pregiudizio

dei casi di frode e d'infedeltà. La ricevuta degli oggetti per parte del consegnatario ed il pagamento del prezzo del trasporto estingue ogni azione contro il vetturale.

IV.

Delle Società Commerciali.

Il contratto di Società è in generale quella convenzione per cui due o più persone convengono di mettere qualche cosa in comune, onde dividere il guadagno che ne potrà risultare. — Affinchè una Società qualunque possa costituirsi, è necessario: 1.° Un apporto sociale per parte di coloro che la compongono, apporto che può consistere in un oggetto qualsiasi atto a produrre lucro, oppure nell'industria o nel credito personale del socio; 2.° Un interesse comune fra i contraenti; 3.° Che abbia per iscopo un benefizio risultante dal capitale sociale; 4.° Che questo benefizio sia equamente divisibile fra i soci, essendo vietate le Società *leonine*, nelle quali tutto il benefizio sia per gli uni e tutti i carichi per gli altri; 5.° Che l'oggetto della Società sia lecito, essendo nulla qualunque associazione tendente a violare le leggi, il buon costume o l'ordine pubblico.

Sonvi due generali specie di Società: le *civili* e le *commerciali:* queste ultime, le sole delle quali qui occorra far cenno, si distinguono dalle prime per quel carattere di *speculazione* che abbiamo segnalato di sopra (N.° I), parlando dei commercianti e degli atti di commercio. Tuttavia sonvi alcune regole di diritto civile egualmente applicabili alle Società commerciali. Queste regole riguardano i punti seguenti:

1.° *L'apporto sociale e gli obblighi dei soci.* — Se l'apporto consiste in un corpo determinato, e se questo prima di essere consegnato perisca, il socio, purchè non abbia colpa e non sia in mora, non è ulteriormente tenuto. — Se l'apporto è una quantità, come una somma di denaro, la Società non ne è proprietaria finchè non le è consegnata. — Il socio che dovea conferire una somma e non l'ha conferita, rimane di pien diritto, e senza bisogno di particolare istanza, debitore degli interessi dal giorno in cui doveva eseguirsi il pagamento. Lo stesso ha luogo riguardo alle somme che egli avesse prese dalla cassa sociale, gli interessi delle quali decorrono dal giorno in cui le ha ritirate per suo particolare vantaggio. — Se le cose il cui godimento soltanto è posto in società, consistono in corpi certi e determinati che non si consumano coll'uso, restano a rischio del socio che ne è proprietario. Se queste cose coll'uso si consumano, se conservandole si deteriorino, se sono state destinate ad essere vendute, o se furono poste in società previa stima risultante da inventario, esse rimangono a rischio della Società. Se la cosa è stata sti-

mata, il socio non può ripetere che l'ammontare della stima. I soci che si sono obbligati ad impiegare per la Società la loro industria, debbono rendere conto di tutti i guadagni fatti con quella specie d'industria che è l'oggetto della Società.

2.° *I diritti dei soci, e la ripartizione dei profitti e delle perdite.* — Il socio ha azione verso la Società: *a*) Per la restituzione dei capitali sborsati a di lei conto; *b*) Per le obbligazioni contratte in buona fede a profitto della Società; *c*) Per i rischi inseparabili dalla sua amministrazione. — La ripartizione dei profitti e delle perdite, quando non fu regolata dall'atto costitutivo della Società, deve farsi in proporzione dell'apporto. Se la legge proibisce le Società leonine, non è vietata però una giusta e motivata differenza nel benefizio dei vari soci, non che nella perdita ripartita.

3.° *L'Amministrazione della Società.* — In mancanza di speciali convenzioni, si osservano le regole seguenti: *a*) Si presume che i soci siansi data reciproca la facoltà di amministrare l'uno per l'altro, e l'operato di ciascuno è valido anche per gli altri, salvo a questi il diritto di opporsi alla operazione prima che sia conclusa. — *b*) Ciascun socio può servirsi delle cose appartenenti alla Società, purchè le impieghi secondo la loro destinazione, non se ne serva contro l'interesse della Società e non impedisca agli altri soci di servirsene secondo il loro diritto. — *c*) Ciascun socio ha il diritto di obbligare i consoci a concorrere con esso alle spese necessarie per la conservazione delle cose sociali. — *d*) Uno dei soci non può fare innovazioni sopra gli immobili sociali, ancorchè le pretenda vantaggiose alla Società, se gli altri soci non vi acconsentano. — *e*) Il socio specialmente incaricato dall'amministrazione, può fare, nonostante l'opposizione degli altri soci, tutti gli atti che dipendono dalla sua amministrazione, purchè ciò segua senza frode. — *f*) Quando più soci sono incaricati di amministrare, senza che siano determinate le loro funzioni, e senza che siasi espresso che l'uno non potesse agire senza gli altri, ciascuno di essi può fare separatamente tutti gli atti d'amministrazione. — *g*) Quando si è pattuito che uno degli amministratori non possa fare cosa alcuna senza il concorso degli altri, uno solo non può, senza una nuova convenzione, agire in assenza degli altri.

In commercio si distinguono quattro differenti specie di Società, cioè:

1.° *La Società in nome collettivo*, il cui obbietto è di fare il commercio sotto una ragione o ditta sociale, e l'effetto principale quello di obbligare indefinitamente e solidariamente i soci;

2.° *La Società in accomandita*, il cui scopo è lo stesso che nella precedente, ma in cui v'hanno soci semplici prestatori di capitali, i quali, sotto nome di soci *accomandanti*, non corrono altro rischio se non quello di perdere il loro apporto;

3.° *La Società anonima*, associazione piuttosto di capitali che di persone, instituita per attuare vaste imprese, e che non può esistere senza una speciale autorizzazione del governo;

4.° *Le associazioni in partecipazione*, relative ad una o più operazioni predeterminate, Società ignote ai terzi e delle quali i contraenti possono a pieno loro beneplacito regolare le condizioni, la forma e gli effetti.

Della Società in nome collettivo. — Il distintivo carattere di questa specie di società, si è che coloro che la compongono sono tutti legalmente conosciuti e solidariamente risponsabili per le obbligazioni sociali. Basta enunciare questo principio per riconoscere, come fra tutti i contratti ai quali dà luogo il commercio, la società in nome collettivo sia il più grave, siccome quello che impegna il presente e l'avvenire dei soci, la loro industria, la loro libertà e persino il loro onore. Un solo di essi può, abusando dei poteri conferitigli dal suo titolo e dalla altrui fiducia, trarre i consoci nel precipizio. Non sarà quindi giammai soverchia la circospezione e la prudenza con la quale il negoziante procederà nel formare con altri una siffatta associazione, che leggermente costituita, può irreparabilmente compromettere il suo riposo e la sua fortuna.

La società in nome collettivo è contratta fra due o più persone, ed ha per oggetto di fare il commercio sotto una ragione o ditta sociale. — Due primi requisiti sono adunque necessari perchè una società sia collettiva, cioè: 1.° che ella sia destinata a fare *operazioni commerciali;* 2.° che queste operazioni sieno fatte sotto una *ragione sociale.*

Intorno al primo di cotali due requisiti, non crediamo facciano qui mestieri ulteriori spiegazioni, avendo noi altrove spiegato quali sieno gli Atti di Commercio, e giusta quali regole debbano interpretarsi le Obbligazioni commerciali in genere.

Gioverà invece chiarire il secondo. — La ragione sociale è la riunione dei nomi dei soci, o di alcuni fra essi solamente, con aggiuntavi la formola: *e C.* — *Paolo e C.*, *Pietro*, *Paolo e C.*, ecc.

La ragione sociale, legalmente parlando, costituisce lo stato civile della società in nome collettivo; essa reca la sua individualità giuridica; essa è il nome che distingue la persona morale formata da tutti i soci insieme riuniti. Si è sotto questo nome che la società si obbliga e contratta coi terzi; ed i titoli rivestiti della ragione sociale sono reputati l'opera comune dei soci, obbligati tutti come se individualmente li avessero di proprio pugno firmati.

La ragione sociale rimase ignota al diritto romano. Questo aveva bensì attribuito alla società una personalità propria e distinta da quella dei soci; ne aveva bensì fatto un ente morale; ma da questa finzione giuridica non avea tratto altra conseguenza fuorchè questa, d'altronde assai importante: che cioè il patrimonio della società, distinto da quello particolare dei soci, doveva essere esclusivamente impiegato nel pagamento dei debiti sociali, senza che i creditori personali dei soci potessero esercitarvi alcun diritto fino a tanto che la società non fosse liberata. Ma perchè la società fosse obbligata, era mestieri o che tutti i soci individualmente avessero preso parte all'operazione, o che vi fossero rappresentati in virtù di un espresso mandato.

Ma non sempre è possibile il diretto e materiale concorso di tutti i soci; nè è agevole esprimere in una procura tutti gli atti e tutte le operazioni che possono intervenire in una società mercantile. Il commercio sarebbe impossibile, senza una grande celerità e libertà d'azione. — Laonde, quando nell'età di mezzo la mercatura prese a fare rapidi progressi nelle italiane repubbliche, e quando il principio d'associazione cominciò a riceververi larga e frequente applicazione, i trafficanti, fatti per esperienza accorti degli inconvenienti dell'antico diritto comune, immaginarono di sostituire al concorso di tutti i soci od alla espressa procura, cui la legge romana richiedeva, una formola che implicasse un tacito mandato datosi reciprocamente dai soci, mercè del quale tutti i diritti e tutti i poteri venissero nelle mani di un solo raccolti. Questa formola fu appunto la ragione sociale, il cui primo esempio conosciuto rimonta all'anno 1233.

In sui primordi la ragione sociale doveva contenere i nomi di tutti i soci risponsabili; talchè lo statuto di Genova espressamente dichiarava che il socio, il cui nome non vi figurasse, non doveva aversi qual solidario. E ciò era ben naturale in un'epoca nella quale la società non era renduta pubblica e nota ai terzi, se non per mezzo della sola ragione sociale; cosicchè l'azione dei creditori contro i soci coi quali non avevano direttamente trattato, non poteva avere altra base, tranne il mandato che la ragione stessa esprimeva.

Ma oggidì, mentre la legge nel generale interesse, ha prescritto che non solamente le società in nome collettivo siano redatte in iscritto e registrate, ma eziandio pubblicate con certe forme che or ora vedremo, non è più necessario che tutti i soci vengano nominati nella ditta, al loro nome supplendo appunto la lettera *C*, che ponsi in ultimo, a significare: *e compagni*, *e compagnia*.

Abbiamo detto poc'anzi che la società contratta e si obbliga sotto la ragione sociale; aggiungeremo ora che si è del pari sotto la ragione sociale ch'essa comparisce in giustizia; ch'essa fa o riceve le intimazioni; ch'essa forma opposizioni; ch'essa prende iscrizioni ipotecarie, ecc.

Doppio, siccome dalle precedenti cose risulta, è lo scopo alla ragione sociale assegnato, cioè:

1.° Formulare il reciproco mandato che i soci si danno;

2.° Somministrare ai terzi un agevole mezzo per conoscere ed estimare le guarentigie che la società può fornire.

D'onde consiegue da un lato, che il mandato non può esercitarsi che in nome dei mandanti medesimi; dall'altro, che il pubblico non potrebbe formarsi una esatta idea delle forze della società, se ai nomi dei soci componenti la stessa fosse dato aggiungere nomi di estranei.

Da ciò tutto discende il corollario che nessuno possa formare parte della ditta sociale, se non è socio, sotto pena d'indennizzazione verso coloro che avessero potuto soffrire danno dalla violazione di siffatta regola. È lecito adunque omettere nella ragione sociale il nome di alcuno dei soci, se sono numerosi; non è lecito aggiungervene di estranei. Indi

è che il nome di un socio morto deve essere depennato dalla ragione sociale, perchè dal mantenervelo sarebbe agevole indurre in errore i terzi. Indi è del pari, che l'uso della ragione sociale dopo la dissoluzione della società costituisce un crimine di falso.

A termini di diritto comune, qualunque obbligazione contratta da varie persone congiuntamente, e che per sua natura non ripugna ad una divisione materiale od intellettuale, è, a meno di solidarietà stipulata, divisibile tra le parti contraenti; poichè la legge suppone che vi sia stato riparto eguale dei risultati dell'operazione, e l'utilità presunta dalla convenzione diviene per ciascuno dei contraenti la misura della sua risponsabilità.

Non così nelle società in nome collettivo: qualunque obbligazione sottoscritta dalla ragione sociale vincola tutti i soci solidariamento. E la firma di un solo di essi, purchè sotto la ditta sociale, produce questo effetto, salvo il caso in cui l'atto costitutivo non avesse concessa che ad uuo o ad alcuni fra' soci la facoltà di firmare per tutti.

Il motivo di questa importantissima deroga al diritto comune si è che ciò che sovratutto importa al commercio è la certezza dei creditori di poter incassare alla scadenza le somme a loro dovute, avendo essi per ottenerle un'azione pronta e sicura. Che se, non pagando l'ente collottivo il proprio debito, fosse mestieri che il creditore si volgesse individualmente a tre o quattro o più persone, che provocasse contro ciascuna di esse una condanna, la facesse eseguire, ed in caso di accertata insolvibilità, avesse ricorso contro quelli che possono pagare, è evidente che fallirebbe ogni sicurezza ed ogni credito nelle commerciali transazioni. La solidarietà indefinita dei soci in nome collettivo ha ovviato appunto, e nel più efficace modo possibile, a questo inconveniente.

Accennavamo poc'anzi come la firma d'un socio, anche posta sotto la ragione sociale, non vincola la società quando l'atto costitutivo di questa escludeva quel socio dalla gestione e dalla firma. Ed è chiaro che la ragione sociale essendo, come dicemmo, l'espressione figurativa del mandato che i soci si danno scambievolmente, essa mancherebbe al suo scopo ed alla sua natura, se fosse impiegata da chi non ne aveva il diritto. Appositamente si pubblica l'atto sociale, in cui l'esclusione è pronunciata, per avvisare i creditori del nome dei soci che sono particolarmente autorizzati a firmare.

Ma se i terzi avevano un giusto motivo di credere, che, nonostante la proibizioue dell'atto costitutivo, il socio col quale hanno contrattato aveva la tacita autorizzazione d'usare la ragione sociale (come accadrebbe per esempio, qualora derogando al modo di gestione originariamente stabilito, i soci avessero senza opposizione eseguito obbligazioni contratte nella stessa forma da un socio nou gerente), la società sarebbe tenuta a pagare. — Lo stesso dicasi quando l'obbligazione sottoscritta in nome della società da un socio non gerente si è convertita a profitto della società; la quale, attribuendosi i risultamenti vantag-

giosi della negoziazione, si presume averla ratificata fino a concorrenza del profitto ch'essa ne ha ricavato. — In qualunque caso poi la società ed i soci sarebbero obbligati, qualora l'atto sociale non avesse ricevuto la prescritta pubblicità. Indarno in questo caso allegherebbero i soci, che la gestione apparteneva esclusivamente ad uno o ad alcuni di essi.

Se l'amministrazione della società venne conferita in forza dell'atto costitutivo, non può senza legittima causa rivocarsi, finchè la società duri. Ma se venne concessa in forza d'atto posteriore, il mandato può (come già vedemmo) rivocarsi. Il socio incaricato di amministrare in forza del primitivo contratto può, anche avendo contrari tutti i consoci, fare qualunque atto di amministrazione. Ma, quando abusasse della firma, può farlosi rivocare dal Tribunale.

Anche un non socio può essere nominato gerente della società; ma in tal caso firmando deve egli aggiungere le parole: *per procura.*

La società in nome collettivo ha il suo domicilio nel luogo ove possiede il suo principale stabilimento ed il centro de' suoi affari.

Della Società in accomandita. — Quando nel medio evo il commercio marittimo cominciava a svolgersi e ad ampliarsi nel Mediterraneo, sorse e divenne usitatissimo, sotto il nome di *Accomenda*, un contratto, mediante il quale il cittadino che per avanzata età, per abitudini sedentarie, o per altra cagione non istimava di avventurarsi sui mari, volendo pur tuttavolta partecipare ai pingui lucri del traffico, rimetteva ad un negoziante, o ad un capitano una somma di denaro o una quantità di merci destinate a venir negoziate nei remoti paesi. Il capitano o mercatante riceveva una provvisione od una partecipazione negli utili per la sua industria; l'accomandante profittava dei lucri che la negoziazione del suo capitale aveva fruttato. Egli poteva bensì essere esposto alla perdita del capitale medesimo; ma giammai non correva alcun rischio al di là di questo valore.

Da questo contratto, oggi caduto in disuso, trasse origine la *Società in accomandita*, ossia quella società che si contrae fra uno o più soci risponsabili e solidari, ed uno o più soci semplici capitalisti, che si chiamano appunto *accomandanti* o *soci d'accomandita*, i quali non contribuiscono nelle perdite che fino a concorrenza dei fondi che hanno impiegati nella società.

L'accomandita può essere composta di tanti soci accomandanti e gerita da un direttore; oppure (com'è più frequente) formata di soci accomandanti e di soci collettivi che ne hanno la gestione e la rappresentanza. Nel primo caso dicesi accomandita *pura*, nel secondo accomandita *mista.*

In ogni caso, la qualità di socio accomandante non si presume, e deve essere provata. — Secondo le regole del diritto comune, infatti, tutti coloro che prendono parte ad una operazione civile o commerciale, devono, s'ella non incontra prospero successo, sopportarne le perdite, qualunque ne sia l'estensione. Gli oneri non si separano dalla speranza del guadagno: *quem emolumentum, eumdem sequitur onus.* D'onde si scorge che il privilegio del socio accomandante di non rischiare al di

là del capitale impiegato nella società, costituisce un'eccezione; e fa mestieri, affinchè le parti possano reclamarne l'applicazione, che non solo esse abbiano espressamente manifestato la volontà di contrarre una società di questo genere, ma eziandio che le stipulazioni del contratto siano d'accordo con siffatta qualificazione.

Che se, per conseguenza, apparisca che la convenzione non fu sincera; se, ad oggetto di sottrarsi ai pericoli della società in nome collettivo, le parti si appigliarono ad una denominazione di accomandita smentita poscia dai fatti, la sostanza deve prevalere sulla forma: ed i tribunali, non arrestandosi alle mendaci apparenze, devono in simil caso applicare la legge di solidarietà.

Indi è che se la società in accomandita è gerita da soci collettivi, l'accomandante non può nè deve far parte della ragione sociale. È espressamente proibito inoltre al socio accomandante di fare atto alcuno di amministrazione e di essere impiegato nella società, sotto pena di divenire tantosto socio collettivo, e come tale di essere solidariamente tenuto per tutte le obbligazioni della società. Questa può bensì contrattare con lui, ma non diversamente da quello che farebbe con qualunque altro negoziante a lei estraneo.

L'accomandante tuttavolta non è un semplice mutuante di capitali: egli è un vero socio: e le controversie cho per avventura insorgessero fra lui ed i soci collettivi dovrebbero decidersi dal Tribunale di Commercio. La stipulazione espressa nell'atto sociale, di poter riprendere la quota apportata, è di niun valore e non deve eseguirsi qualora riuscir possa di pregiudizio ai terzi.

Il capitale della società in accomandita può essere diviso in *azioni*, ossia in frazioni aliquote del capitale stesso indicate da titoli appositi esprimenti la partecipazione, l'interesse che il loro proprietario ha nell'impresa.

La divisione dei capitali in azioni è uno dei più notevoli perfezionamenti dell'industria e della mercatura moderna, siccome quella che ha permesso anche alle più modiche fortune di poter concorrere alle opere più colossali. Ma è d'uopo confessare che lo spirito di aggiotaggio, impadronitosi di questo bel trovato, lo sviò pur troppo sovente a mal fine.

Le azioni sono di due specie: *al portatore*, quando non essendo intestate ad alcuno, si possono trasmettere e negoziare mercè della semplice tradizione del titolo; — *nominative*, quando essendo e nel corpo stesso del titolo e sui registri sociali indicate quali proprietà dell'individuo in esse designato, non possono trapassarsi se non mediante una regolare ed espressa trasferta sui registri predetti, facendo in questi e nel titolo sostituire il nome del cessionario a quello del cedente.

Colui che al principio della società ha sottoscritto per un determinato numero d'azioni, è obbligato a fare i relativi *versamenti*, vale a dire lo sborso delle somme componenti il valore delle azioni; sborso che per maggior comodo degli azionisti suol farsi in più rate, dietro apposite deliberazioni dei soci o dei loro rappresentanti.

Qualora la società in accomandita cadesse in fallimento prima che tutti i versamenti delle azioni fossero stati compiuti, i creditori della società potrebbero obbligare i soci a farli a loro vantaggio, il che è agevole trattandosi di azioni nominative; non così quando siano al portatore.

Della Società anonima. — Fra le imprese industriali e commerciali dal cui complesso risulta la prosperità e la grandezza delle nazioni, alcune ve ne sono (e le più importanti senza dubbio), che per l'ingenza enorme dei capitali che richiedono, e per la immensa vastità del loro campo d'azione, mal potrebbero compiersi dalle forze di pochi individui. Imprese di banca, di colonizzazione, di navigazione periodica a vapore, di canali, di strade ferrate, sono di questa natura.

Ma ciò che un solo o pochi non possono fare, o ciò che la prudenza vieta loro d'intraprendere, è possibile quando vi si convochi un grandissimo numero di fortune anche piccole, le quali si associno per compierlo. — Quindi l'instituzione delle *società anonime*, vaste collezioni di capitali, piuttostochè di persone, le quali, permettendo anche alla mediocrità di prendere parte alle favorevoli probabilità delle speculazioni commerciali, danno ai negozianti il modo di estendere indefinitamente la cerchia ed i profitti, senza temere di mettere a repentaglio tutto il loro patrimonio.

È vero bensì che quanto lo strumento è più poderoso e perfetto, altrettanto è più agevole lo abusarne. La tendenza che ha l'uomo pel *Deus incognitus*, per le azzardose intraprese, fa sì che sovente una folle speculazione riesca ad abbacinare un gran numero di fantasie ed a cattivarsi il favore d'una moltitudine di capitalisti. La storia del Sistema di Law, quella della Tulipomania ed altre consimili, da noi stessi narrate in altra opera [1], bastano a provare quanto possa riuscire pericolosa l'arma dell'associazione posta in mani inesperte ed infedeli. — Indi la sollecitudine affatto peculiare che il legislatore ha usata nel regolare e nel moderare le anonime società.

La società anonima non ha una ragione sociale, non è indicata col nome di alcuno dei soci, ma viene qualificata coll'indicazione dell'oggetto della sua impresa. Per esempio: *Banca Nazionale*, *Ferriere della valle d'Aosta*, *Lloyd Austriaco*, *Compagnia Olandese delle Indie*, ecc.

Nella società in nome collettivo ed in quella in accomandita, l'organizzazione e la vita della società sono intimamente collegate con la persona dei loro amministratori. L'indicazione di coloro che geriscono la società è una condizione essenziale del contratto; e se non vi ha stipulazione in contrario, il ritiro del gerente o la di lui esclusione pone fine alla società. — Nulla di tutto ciò nella società anonima: qui la persona è nulla; i capitali sono tutto. I soci non si scelgono, non si conoscono tampoco; il solo scopo è di raccogliere i capitali sufficienti all'impresa. Da ciò la conseguenza non essere qui punto necessario che

[1] *Manuale di Storia del Commercio*, ecc.

l'amministrazione abbia un carattere permanente, e potersi senza inconvenienti cambiare le persone alle quali è dessa affidata. Indi è che la gestione di questa società appartiene a mandatari essenzialmente rivocabili, soci o no, stipendiati o gratuiti, i quali non hanno altra risponsabilità fuorchè quella del ricevuto mandato, non contraendo essi nella loro amministrazione, alcuna obbligazione personale relativamente alle contrattazioni della società.

Nella pratica, varie sono le ruote componenti il meccanismo amministrativo delle società anonime; un *Consiglio d'amministrazione* tiene in sue mani la somma dei poteri esecutivi; un *Comitato di sorveglianza*, *Censori* od altri ufficiali ispezionano le scritture, i lavori, le entrate, le spese; un *Direttore* centralizza gli affari, dà gli ordini, vigila i dipendenti, tratta coi terzi ecc., sotto la guida ed il comando del Consiglio; l'*Assemblea generale* dei soci si raduna per rivedere i conti annuali, fissare i *dividendi* da ripartirsi, e prendere in generale le deliberazioni concernenti gli interessi sociali.

Le assemblee generali hanno il diritto d'imporre all'andamento delle cose sociali le condizioni che giudicano opportune; restringono od ampliano la sfera d'azione degli affari, purchè non escano mai dai limiti assegnati dallo *Statuto*. Le loro deliberazioni, prese a maggioranza, nelle forme che lo statuto medesimo ed i *Regolamenti* prescrivono, fanno legge per la società.

Come gli accomandanti, così i soci d'una compagnia anonima non sono tenuti nelle perdite che sino a concorrenza dell'ammontare della loro quota. — Quando il socio ha versato nella cassa sociale il valore delle azioni ond'è acquisitore, ogni suo debito è saldo.

Il capitale della società anonima si divide appunto in azioni; e queste possono suddividersi in porzioni d'azione eguali di valore. Le azioni possono essere al portatore o nominative.

Prendere azioni in una società anonima non è fare atto di commercio, ma è semplicemente impiegare a frutto il proprio capitale. Da ciò varie conseguenze: la prima si è che l'acquisto di esse azioni, come pure di quelle delle accomandite, non costituisce negoziante l'acquisitore; egli perciò non è passibile dell'arresto personale pel pagamento delle azioni medesime; si è pure in virtù della stessa ragione, che la capacità richiesta per la validità degli atti di commercio non viene domandata al soscrittore di azioni, ed il minore emancipato, non che la donna maritata e separata di beni possono impiegare validamente i loro capitali in tal modo.

La cessione delle azioni conferisce al cessionario tutti i diritti del cedente, e lo sottopone a tutte le di lui obbligazioni. Nulla impedisce però che negli statuti sociali sia stipulato, che i cessionari eventuali delle azioni non avrebbero voto deliberativo nelle assemblee, precauzione che può essere talora opportunamente suggerita da un giusto desiderio di conservazione, e per impedire che gli affari della società possano essere danneggiati dall'ignoranza o dalla malevolenza dei nuovi venuti.

Forme costitutive delle Società. — Giova ora vedere quali formalità debbano adempiersi per costituire le tre specie di società commerciali summentovate.

E innanzitutto, quelle necessarie per la società in nome collettivo. — Non può dessa venire stipulata che per atto pubblico, o per iscrittura privata; ed in quest' ultimo caso devonsi fare dell' atto sociale tanti originali quante sono le parti che vi hanno un interesse distinto, facendosi in ciascheduno di essi menzione degli originali fattine. — Ma la mancanza di questa formalità non può opporsi ai terzi, che in buona fede hanno contrattato con una società notoriamente conosciuta. — Le stesse cose dicansi per la società in accomandita, nella quale, se contratta per privata scrittura, bastano due originali, l' uno pei soci gerenti, l' altro per l' accomandante.

La società formata tra il padre di famiglia ed uno dei suoi figli deve risultare da atto notarile. — In caso contrario, e per quanta sia la certezza che la società è realmente esistita, il figlio socio è obbligato di riportare alla successione tutti i profitti che per avventura avesse ricavatî da questa società.

Non si ammette prova testimoniale in fatto di società, quantunque la somma fosse inferiore alle lire 300.

Un estratto dell' atto della società in nome collettivo deve entro 15 giorni dalla sua data essere presentato alla segreteria del Tribunale di Commercio, ond' essere trascritto sull' apposito registro, ed affisso per tre mesi nella sala del Tribunale medesimo.

Entro un mese da questa rimessione, l' estratto deve pubblicarsi nella Gazzetta ufficiale della provincia. Se la società ha più case in diversi distretti, queste formalità debbono operarsi nanti ai differenti Tribunali.

L'estratto di cui fin qui, è firmato dal notaio e dai soci collettivi, e deve indicare i nomi, i cognomi, qualità e residenza dei soci medesimi, la ragione di commercio, la designazione dei soci amministratori, l'ammontare dei fondi versati o da versarsi, il tempo in cui la società deve cominciare e finire.

Qualora entro i termini prefissi non si facessero le rimessioni e le pubblicazioni accennate, e finchè a tali formalità non si fosse adempiuto, il socio può recedere dalla società, mediante diffidamento giudiziale, e la società resta sciolta dal giorno in cui lo stesso è notificato. La mancanza di tali formalità non può tuttavia giammai opporsi ai terzi onde farla ridondare in loro pregiudizio.

Le condizioni e le formalità alle quali è avviuta l'esistenza delle società anonime, sono assai più numerose e più gravi di quelle richieste per le altre società. E ciò doveva essere, attesochè da un lato le persone che compongono l'anonima associazione non assumono responsabilità, mentre dall'altra parte vastissima è sovente la sfera di azione ch' esse abbracciano, ed immensi gl' interessi che possono trovarvisi implicati e compromessi.

Indi è che la società deve essere stabilita per atto pubblico, e nessuna prova può a questo supplire. — Inoltre, affinch' ella possa fondarsi ed esistere, richiedesi un parere favorevole del Consiglio di Stato sullo statuto od atto costitutivo; più un Regio Decreto che confermi tale approvazione ed autorizzi tale società ad intraprendere le sue operazioni. Infine, tanto l'atto costitutivo quanto il Regio Decreto sono soggetti a tutte le formalità di rimessione, affissione e pubblicazione che sopra esponemmo per le società in nome collettivo.

Le stesse formalità, alle quali soggiace la società anonima, sono applicabili alla accomandita, allorchè il suo capitale è diviso in azioni.

Delle associazioni in partecipazione. — *L'associazione in partecipazione* è, come già dicemmo, la riunione di due o più negozianti ad oggetto di compiere una o più *determinate* operazioni di commercio. Essa si distingue dalle formali società: 1.° perchè non si estende che alle speciali operazioni per le quali è contratta, e quelle ultimate, cessa ella pure; 2.° perchè ogni socio agisce in essa in nome proprio, a condizione di rendere conto ai suoi consoci dei profitti e delle perdite; 3.° perchè non ha ragion sociale, nè titolo d'impresa, nè luogo di proprio stabilimento distinto dal domicilio di coloro che la compongono.

Le associazioni in partecipazione furono in ogni tempo conosciute ed usitate nel commercio: nascenti dall'occasione, cessanti con essa, così agevoli a formarsi come a sciogliersi, sono uno dei più utili e possenti mezzi onde la speculazione possa giovarsi.

Non è permesso ai compartecipi dividere il fondo sociale in azioni, usurpando le forme riserbate alle società anonime ed alle accomandite; poichè una tale stipulazione non è compatibile con l'obbligazione personale a cui va soggetto ognuno dei compartecipi medesimi.

È lecito loro di porre alla loro associazione quelle condizioni che stimano migliori, purchè (ben s'intende) non tendano queste a dare il carattere leonino all'associazione. Se i compartecipi sonosi limitati a porre il principio dell'associazione, senza determinarne le condizioni, la legge generale vi supplisce; e perciò i benefizi e le perdite si regolano in proporzione degli apporti nel fondo sociale; il socio che non apporta la somma promessa, diviene di pien diritto debitore degli interessi a datare dal giorno in cui la somma doveva essere versata; la stessa obbligazione grava colui fra i compartecipi che storna ed impiega a suo profitto le somme ricevute, ecc. ecc.

Il gerente della partecipazione, essendo solo conosciuto dai terzi, ha tutto il potere di alienare, contrarre debiti, ipotecare, soscrivere e girare effetti di commercio ecc.

L'associazione in partecipazione del resto va esente da qualunque formalità, e può essere provata con tutti i mezzi che la legge generale consente.

I terzi che hanno stipulato con l'associazione, non possono promuovere azione se non contro coloro coi quali hanno contrattato; i quali hanno poi a loro volta il regresso verso i loro consoci.

Dello scioglimento e dello stralcio delle Società. — La società, a termini dell'art. 1888 del Codice civile, finisce:

1.° Per lo spirare del tempo per cui fu contratta;

2.° Per l'estinzione della cosa, o pel compimento della negoziazione;

3.° Per la morte di alcuno dei soci;

4.° Per la perdita dei diritti civili, per l'interdizione, o pel fallimento di alcuno dei soci;

5.° Per la volontà espressa da uno o più soci di non voler continuare la società.

Da questo articolo, applicabile tanto alle società commerciali, quanto alle civili, risulta che la società può cessare o di pien diritto, o dietro provocazione di uno o più soci. È inutile occuparsi del caso in cui *tutti* i soci decidono di por fine alla società, poichè le parti possono sempre a loro beneplacito modificare e distruggere di comune consenso il contratto che le lega, salvi però sempre i diritti dei terzi, e l'obbligo nei soci di rendere pubblico l'anticipato scioglimento della società.

Laonde la società cessa di pien diritto:

a) *Per lo spirare del tempo per cui era stata contratta*, a meno tuttavolta ch'essa sia stata formata in vista d'una determinata operazione; nel qual caso se il termine spira prima che la cosa sia fatta, il contratto continua, supponendosi allora che la fissazione del termine non sia che una indicazione del tempo presunto necessario per giungere allo scopo che i soci si proponevano. Spetta al prudente arbitrio dei Tribunali lo interpretare nei casi litigiosi la vera intenzione delle parti;

b) *Per l'estinzione della cosa.* Laonde l'annullazione d'un brevetto d'invenzione, quando la società erasi formata per isfruttarlo, pone fine alla convenzione. Lo stesso accade quando la cosa, di cui il godimento è stato messo in società, viene a perire. Altrimenti avviene se l'apporto consiste nella proprietà della cosa; dopo la perdita in tal caso la società continua, se il fondo sociale, tuttochè diminuito, basta ancora alla sua destinazione;

c) *Per l'adempimento della negoziazione:* e ciò è sì chiaro che non domanda spiegazione;

d) *Per la morte di uno de' soci.* È la conseguenza del principio che la confidenza personale è il fondamento della convenzione di società. D'onde emerge però che se il contratto ha meno in vista un'associazione di persone che una riunione di capitali, la morte d'uno de' soci non ne produce la dissoluzione. E quindi nelle società anonime la morte d'uno o di più azionisti non influisce punto sulla durata della convenzione. — Per le accomandite occorre distinguere: se il capitale fu diviso in azioni, vale la stessa regola che per le società anonime; ma quando l'accomandita è pura e semplice, il principio generale ripiglia il suo impero. — Relativamente alle associazioni in partecipazione, varia la soluzione a seconda che il contratto è personale o reale: sciolto per la morte d'uno dei soci nel primo caso, non lo è punto nel secondo. — Nonostante il principio generale che la morte d'uno dei

soci scioglie la società, se nell'atto costitutivo venne stipulato che il socio verrebbe sostituito e rappresentato da' suoi eredi, questi continuano bensì la società; ma se il socio era gerente, gli eredi, a meno di espressa clausola in contrario, non gli succedono in questa qualità, poichè la gestione è un mandato indipendente dal titolo di socio, e che si estingue con la persona. — Ma quale sarà la regola da seguirsi a rispetto dell'accennata stipulazione, se nell'epoca in cui il socio muore, i suoi eredi sono ancora minori? La stipulazione deve in tal caso eseguirsi, se il minore è arrivato all'età in cui può essere autorizzato a fare il commercio, e se riceve nelle debite forme la facoltà di entrare nella società; se invece cotali condizioni non si verificano, la clausola deve aversi come non avvenuta. — Quando la morte di uno de' soci pone termine alla società, se non fu convenuto ch'essa continuerebbe tra' superstiti, procedesi alla liquidazione nelle forme che sotto indicheremo. Nel caso contrario, i diritti degli eredi si regolano sullo stato delle cose al momento del decesso: essi raccolgono una parte dei guadagni che possono produrre gli affari cominciati, e sopportano, occorrendo, le perdite nella stessa proporzione. — Si può anche stipulare che gli eredi si sottometteranno per l'esercizio dei loro diritti all'ultimo inventario;

e) *Per la perdita dei diritti civili, per l'interdizione, o per fallimento di alcuno de' soci.*

La società finisce per la volontà espressa da uno o da più fra' soci, di non essere più in società:

a) *Quando la durata della società non è stata fissata.* Ciascuno dei soci può allora domandarne, quando gli talenti, la dissoluzione. — Ma per essere valida, bisogna che la rinuncia sia fatta di buona fede e non in tempo inopportuno; e per decidere dell'opportunità fa d'uopo consultare l'interesse della società, non già quello del socio rinunciante. La rinuncia è inoltre necessariamente intempestiva e di mala fede, quando la cosa messa in comune è di tal natura, che il socio il quale ne fece l'apporto, perde per la rottura del contratto tutti i vantaggi ch'egli aveva prima d'essere socio. — Giova osservare altresì che una società avente per oggetto un affare speciale e determinato, non può aversi in conto di una società senza termine, se le parti non ne hanno fissato la durata: essa presumesi contratta pel tempo necessario al compimento dell'affare medesimo. — Del rimanente, il socio che vuole ritirarsi dalla società, deve notificare la sua rinuncia a tutti i soci; e la notificazione che non è fatta a tutti o che non è regolare, svincola bensì i soci che l'hanno ricevuta, ma non libera il socio che la fece.

b) *Quando, essendo anche la società contratta per un tempo limitato, uno o più soci hanno giusti motivi per volerla risolvere.* Fra i giusti motivi che possono autorizzare i soci a domandare lo scioglimento, il Codice civile (art. 1894) accenna i due seguenti: il caso che uno dei soci manchi a' suoi impegni; quello in cui una malattia abituale lo renda inabile per gli affari sociali. Ai quali esempi noi possiamo aggiungerne

altri, cioè: se il gerente della società rifiuta ad uno de' soci l'esercizio de' suoi diritti; se la cattiva condotta di un socio produce lo scredito della società, o se malversa nelle attribuitegli funzioni; se per cause indipendenti dalla sua volontà, come per esempio, per ubbidire alla legge, un socio è obbligato ad allontanarsi; se il socio d'industria ha dato tali prove d'incapacità da esporre la società a perdite certe; se il capitale sociale è siffattamente diminuito, da non poter più realizzare le speculazioni per le quali la compagnia era instituita; ecc. ecc. — In una società a termine, del rimanente, un socio non può svincolarsi dalle sue obbligazioni, senza pagare danni ed interessi. — La stipulazione con la quale i soci avessero rinunziato sotto clausola penale, a provocare lo scioglimento della società, è inefficace e nulla, se hanno gravi motivi per farlo. — Il giudice è in tutti i casi arbitro dei motivi sui quali la domanda è fondata: in lui sta lo ammetterli od il rigettarli.

La dissoluzione della società cambia completamente i rapporti esistenti tra le parti; una semplice comunanza d'interessi succede alla società durante il periodo nel quale si compie la *liquidazione* o lo *stralcio*, che consiste in una serie di operazioni dirette a por fine ai lavori commerciali della società.

Coloro che sono incaricati di questa definitiva gestione, nomansi *liquidatori* o *stralciari*. — Tocca ai soci il nominarli; ma se eglino non sono d'accordo sulla scelta, questa è fatta dal Tribunale, ed i soci gerenti ne adempiono interinalmente le veci. Se la nomina delle parti o quella del Tribunale comprende taluno che non sia fra i soci gerenti, occorre renderlo per affissione e pubblicazione noto al commercio.

I doveri del liquidatore sono: di procedere alla formazione di un bilancio contenente lo stato attivo e passivo della società; — di tenere presso di sè in deposito i libri e le scritture sociali; — di redigere un giornale in cui si riportino tutte le operazioni dello stralcio; — d'informare i soci dello stato dello stralcio, tenendo le scritture al corrente e visibili a tutti i soci.

Le facoltà dello stralciario sono quelle stesse del mandatario, e per conseguenza assai limitate: egli non può iniziare veruna nuova operazione commerciale, ma soltanto proseguire e compiere quelle già cominciate. Non gli è conceduto compromettere nè transigere, salvo espressa autorizzazione. Non può delegare ad altri i suoi poteri; nè il di lui incarico passa agli eredi.

Compiuta la liquidazione, fatte a suo tempo le prescritte pubblicazioni, pubblicato eziandio l'atto di scioglimento, cessa cinque anni dopo l'affissione e pubblicazione di quest'atto fra' soci, la solidarietà verso i creditori sociali: i quali però conservano la loro azione solidaria contro il liquidatore per la somma sociale indivisa che ancora ritenesse. In un solo caso la prescrizione della solidarietà dura oltre i cinque anni dalla dissoluzione: e si verifica allorchè la scadenza del credito è posteriore al termine o alla dissoluzione; in questo caso la prescrizione corre dal giorno della scadenza medesima.

V.

Del Cambio e della Cambiale.

Il Cambio, in generale, è quel contratto, col quale si cambia la moneta di una specie in quella di un'altra specie, o la moneta di un luogo in quella di un altro luogo. — Perciò il cambio è di due maniere, a seconda che ha per oggetto o di procurare al commerciante una data specie di moneta, o di dargli il mezzo di pagare una somma in un'altra piazza. Il primo dicesi *cambio manuale* o *locale*, ed è esercitato dai *cambiavalute*, i quali, mediante un piccolo aggio, forniscono ai richiedenti quella qualità di moneta che desiderano in cambio di altre specie metalliche. Il secondo è il *cambio trajettizio* o semplicemente il *cambio*, e si fa quando una persona, pagando ad un'altra una data somma di denaro, o vendendole una data quantità di merci, o somministrandole qualunque altro valore, stipula di riceverne o farne da altri ricevere l'equivalente in una piazza diversa, all'epoca fra loro convenuta. Questo contratto si opera con la redazione di una scrittura, detta *cambiale* o *lettera di cambio;* la quale deve essere tratta da un luogo e pagabile su un altro; deve contenere la data del luogo e del giorno in cui è tratta; indica la somma da pagarsi, il nome dell'individuo che deve estinguerla, il luogo e l'epoca in cui è pagabile, il nome di colui a cui favore è tratta e quello di chi la trae. — Delle cambiali soglionsi fare più esemplari, onde ovviare alle conseguenze di un possibile smarrimento; ed in tal caso fa d'uopo che ogni esemplare indichi se è *primo*, *secondo* ecc. — Affinchè la lettera di cambio sia *trasmissibile* e *negoziabile*, fa d'uopo contenga la clausola *all'ordine*, mercè di cui quegli che ha diritto a riscuoterne l'importo, può col mezzo di una semplice indicazione che dicesi *girata*, cederla ad altri. — La cambiale deve inoltre enunciare la *valuta* sborsata per l'acquisto della lettera; e questa enunciazione può operarsi con le formole: *valuta in contanti*, *in moneta*, *in merci*, *in conto*, *in altrettanti recapiti*, *in me medesimo*, *valuta cambiata*, *valuta intesa*.

Fra le persone che intervengono nel contratto cambiario, altre sono necessarie a costituirlo, altre invece possono intervenire o no, secondo i casi.

Le prime sono: 1.° il *traente*, colui che redige la lettera di cambio, che dà l'ordine di pagarla, la firma e la rilascia; 2.° il *prenditore* o *remittente*, colui a favore del quale è tratta la lettera; 3.° il *trattario*, colui sul quale la lettera è tratta, e che dopo averla *accettata* (per cui dicesi *accettante*) deve pagarla.

Le seconde sono: 1.° il *girante*, colui cioè che volendo alienare la cambiale, la cede mediante girata; 2.° il *giratario*, colui a cui la girata è fatta; 3.° il *portatore*, colui che presenta la lettera al trattario, per esigerne l'ammontare; 4.° l'*avallante* o *datore di avallo*, che garantisce l'esatto pagamento della cambiale o la firma di un girante; 5.° il *do-*

miciliatario o *pagatore al bisogno*, che estingue la cambiale nel caso che il trattario vi si rifiutasse; 6.° l'*interveniente per onore di firma*, che conoscendo trovarsi *in sofferenza* un titolo di persona rispettabile, per non essersene pagato il valore, interviene senza avviso e senza indicazione al bisogno, e lo estingue.

Come vedesi, vari contratti si verificano nella emissione e nella negoziazione della lettera di cambio; giova passarli tutti in distinta rassegna.

1.° *Contratto fra traente e prenditore.* — È il vero ed originario contratto di cambio, e consiste, come vedemmo, nella rimessione che il prenditore fa al traente di una somma, di una quantità di merci o di altro valore, con che il traente si obblighi a fargli pagare l'importare del valsente consegnato sovra un'altra determinata piazza all'epoca fissata. Questo contratto si perfeziona col semplice consenso delle parti, le quali assumono per ciò stesso l'obbligo di consegnare la valuta e la lettera. Ma, oltre a queste due reciproche obbligazioni principali, esse ne assumono altre: il datore della lettera o traente si obbliga a garantirne l'esatto pagamento; ed il prenditore si obbliga a curarne con diligenza la esazione.

2.° *Contratto fra traente e trattario.* — Il primo dà *avviso* al secondo della lettera di cambio; e quando il secondo ha espresso la sua *accettazione*, sia sulla lettera stessa, sia per corrispondenza, il contratto è perfetto. — Le obbligazioni che ne risultano sono le seguenti. — Il traente dee far tenere al trattario, per l'epoca del pagamento, la *provvista dei fondi*, cioè un valore che agguagli almeno l'ammontare della cambiale. Se il trattario, quantunque non abbia ricevuto provvista di fondi, paga la lettera, il traente gli dee rimborsare capitale, interessi e spese. L'accettazione forma bensì prova della provvista de' fondi rispetto al portatore, non già rispetto al traente, il quale in caso di contestazione deve provarla. — La provvista può consistere in denaro, merci, crediti esigibili e qualunque altro valore. — Siccome uno può trarre per conto od ordine di un terzo, quest'ultimo ha l'obbligo di fornire la provvista; ma se l'accettante, nell'atto di accettare la lettera, dichiara che la pagherà per conto di colui che materialmente l'ha tratta, e non già per chi ne dava l'ordine, anche il diretto traente resta obbligato.

3.° *Contratto fra giranti e giratari.* — Di due specie è la girata: *regolare*, se ha per iscopo di trasmettere dal girante al giratario la proprietà della cambiale; *irregolare*, se ha per oggetto un semplice mandato, conferito dal primo al secondo, di riscuotere la lettera.

La regolare girata è un nuovo e vero contratto di cambio; e quindi esistono tra il girante ed il giratario gli stessi obblighi e diritti che vedemmo crearsi fra traente e prenditore. In qualunque altra cessione di credito richiedesi la notificazione al debitore; la girata va esente da tale formalità. Essa deve indicare la data ed il luogo in cui è fatta, il nome del giratario, la firma del girante, la valuta corrisposta dal primo al secondo.

Con la girata irregolare, come dicemmo, il girante non trasmette la proprietà del titolo, ma dà solo incarico e facoltà di riscuoterlo: il contratto di cambio si muta quindi in contratto di mandato. E perciò, mentre nella girata regolare il debitore non può far valere contro il giratario le eccezioni che gli competevano contro il girante, nè compensare il suo debito con un credito verso quest'ultimo; nella girata irregolare invece, siccome il giratario non agisce che come procuratore e a nome del suo mandante, indi è che il debitore della cambiale può far valere contro il giratario irregolare medesimo tutte le eccezioni personali che poteva proporre contro il girante. Per verificare se la girata è regolare od irregolare, conviene accertare, se il giratario nell'acquistare la cambiale ne ha o no pagato l'importo al girante. Sorgendo a tale effetto contesa, può il tribunale deferire al giratario il giuramento decisorio. La girata è sempre irregolare, quando è fatta dopo che la lettera è scaduta.

4.° *Contratto fra portatore e trattario accettante.* — « Lettera accettata, dice il commercio, è lettera pagata, » significando che il trattario, col fatto della semplice accettazione, non può più esimersi dall'obbligo del pagamento, a meno ch'egli provi che l'accettazione gli era stata carpita dal dolo o dall'inganno, o che il prenditore della lettera non ne sborsava il valore al traente. — Nell'uso, per accertare il contratto di accettazione, basta la parola *accettata* seguita dalla firma dell'accettante e dalla data, e talora dalla somma ch'egli dichiara che pagherà. È valida egualmente l'accettazione data per corrispondenza o per atto separato. — È permessa l'accettazione *parziale*, non la *condizionale:* in altri termini, può il trattario limitare la somma che accetta di pagare, ma non può far dipendere il pagamento da condizioni speciali. — Il trattario deve prestare l'accettazione 24 ore dopo la presentazione.

5.° *Contratto fra l'avallante e gli altri interessati.* — Il datore di avallo, estraneo alla originaria emissione e negoziazione della cambiale, ne garantisce il pagamento con la clausola *per avallo*, sottoscritta dal cauzionante, o con atto separato — Egli resta solidariamente tenuto insieme con gli altri coobligati, al soddisfacimento della lettera. La sua obbligazione però può essere limitata, quando l'avallo è prestato soltanto per garantire la solvibilità d'un girante, od è ristretto ad una data somma. Ma se l'avallo è prestato pel traente o pel trattario, l'avallante rimane obbligato solidariamente con essi dirimpetto a tutti i sottoscrittori della cambiale.

6.° *Contratto fra l'interveniente ed il domiciliatario con gli altri interessati.* — Quando il trattario rifiuta di accettare o pagare la cambiale, può un terzo intervenire e pagare per onore di qualche firma. L'interveniente assume tutti i doveri del trattario verso il possessore e gli altri interessati, come rimane reciprocamente surrogato a tutti i diritti del possessore medesimo. Se fa il pagamento per conto ed onore di firma del traente, tutti i giranti restano liberati; se invece riguarda

un solo girante, rimangono liberati i giranti successivi a questo soltanto. — Se più intervenienti si presentano, deve fra tutti essere preferito il trattario, qualora dopo aver rifiutato viene in pensiero di accettare e pagare; — fra gli altri si preferisce colui che con la sua intervenzione libera il maggior numero di firme; e fra diversi che liberino un egual numero di persone, si preferisce chi si presentava primo. — L'intervenzione non è da confondersi col pagamento fatto dal domiciliatario al bisogno, il quale altro in sostanza non è, fuorchè la sostituzione di un secondo trattario quando il primo non paghi.

Giova di presente passare in distinta rassegna *i diritti ed i doveri del possessore della cambiale.* — Se da una parte il traente garantisce il pagamento della lettera di cambio, il portatore dal canto suo dee usare tutte le diligenze per procurarne il soddisfacimento. — A tale effetto, conviene anzitutto distinguere varie specie di *scadenze*, ossia di epoche indicate nelle cambiali pel loro pagamento. La cambiale può essere pagabile *in fiera*, scade cioè nell'ultimo giorno della fiera; *a giorno fisso*, cioè in un giorno nominativamente indicato; *a vista*, vale a dire nel momento in cui è presentata; *a tanti giorni di vista o di data*, cioè pagabile trascorso l'indicato numero di giorni, a partire dal giorno successivo a quello della loro accettazione nel primo caso, o della loro data nel secondo; *a tante settimane, a tanti mesi, a tanti usi di data o di vista*, cioè pagabile, partendo sempre dal punto poc'anzi indicato, con lo spirare delle settimane, dei mesi, o degli usi indicati nella lettera. Per *uso* s'intende quel periodo di tempo, che per comune consuetudine di una piazza viene così designato alla scadenza delle cambiali portanti una tale indicazione; presso di noi l'uso è di 30 giorni. I mesi decorrono secondo il calendario comune; se la scadenza ha luogo in un giorno festivo, si anticipa di un giorno. Tutte le dilazioni di grazia, di favore, di uso per il pagamento delle cambiali vennero abrogate, nè il giudice può accordare alcuna dilazione.

Quando la lettera è tratta a tanti giorni, mesi od usi di vista, il possessore ha il dovere di presentarla all'accettazione. Il termine entro cui tale presentazione dee farsi, sono: di tre mesi per le lettere pagabili nello Stato, di sei per quelle tratte dall'Europa sulle nostre piazze; di otto per quelle tratte dagli scali settentrionali d'Africa e Levante; di un anno per le coste occidentali africane, pel Capo di Buona Speranza e per le isole delle Indie occidentali; di due anni per quelle tratte dalle Indie orientali. Gli stessi termini sono reciprocamente stabiliti per le cambiali tratte dall'Italia sui luoghi poc'anzi indicati; e tutti questi termini sono duplicati in tempo di guerra marittima. Le parti hanno facoltà di derogare con speciali convenzioni ai termini stessi.

Quando il trattario si rifiuti di accettare la lettera, il portatore dee levare il *protesto di non accettazione;* come dee levare il *protesto per non effettuato pagamento*, quando il trattario che accettò, non paga la cambiale. Questo protesto vièn fatto mediante domanda del portatore, presso un notaro assistito da due testimoni, all'ultimo domicilio cono-

sciuto di colui che dovea accettare o pagare la cambiale, o eziandio al domicilio del domiciliatario o dell'interveniente. Il protesto per non pagamento dee di rigore farsi il giorno successivo alla scadenza. Se la cambiale è pagata in parte soltanto, dee levarsi il protesto per la parte non pagata. Dee pur levarsi il protesto quando muoia il trattario o cada in fallimento. Fatto il protesto, il portatore per conservare i suoi diritti verso i coobligati, deve notificarlo loro. Se egli esercita l'azione contro l'ultimo girante, fa a questo la notificazione del protesto; e se questi non eseguisce entro quindici giorni dalla data del protesto il pagamento, deve citarlo nanti il Tribunale. Per conservare la sua azione in garanzia verso gli altri giranti ed il traente, il possessore deve notificar loro il protesto nei termini indicati dal Codice di Commercio (articoli 179 e 180). Se la cambiale non potè essere presentata in tempo per forza maggiore (cosa che dev'essere provata dal possessore) i danni che ne provengono, vanno a carico dei giranti e del traente.

Se la cambiale si smarrisce già rivestita dell'accettazione, il portatore dee rivolgersi al Giudice, onde fatto un deposito, o prestata una valida cauzione, ottenerne l'ordinanza di pagamento. Se invece la lettera si perde quando non ancora accettata, il possessore può farsene spedire un secondo esemplare dai giranti e traenti a proprie spese.

Il possessore gode una azione solidaria contro tutti i giranti ed il traente per conseguire il soddisfacimento della cambiale. Il girante azionato deve soddisfare il pagamento, salvo a lui il diritto di regresso verso i giranti anteriori. Se la lettera non è accettata dal trattario o dal domiciliatario, il possessore ha diritto di chiedere al traente od ai giranti una cauzione in guarentigia del pagamento.

Per compensarsi delle spese di protesto e del *ricambio*, cioè della differenza che passa tra i cambi di una piazza e quelli di un'altra, il possessore ha diritto di trarre sul traente o su uno dei giranti una lettera chiamata *rivalsa*, accompagnata dal conto di ritorno, in cui sono enumerate tutte le spese che il non pagamento della cambiale gli ha costato.

Sopra una stessa lettera di cambio non si possono fare più conti di ritorno, dacchè essa è rimborsata di girante in girante sino al traente, onde non aggravare la posizione di quest'ultimo. Per la ragione medesima i ricambi non possono cumularsi, e tanto i giranti quanto il traente ne sopportano uno per ciascheduno.

Un cenno di presente sulla *Estinzione della Cambiale*. — Questa avviene o col pagamento, o coi mezzi che suppliscono allo stesso, o con la prescrizione. — Il pagamento dee farsi dal trattario accettante, dal datore di avallo, dal domiciliatario, dall'interveniente, od in difetto dai coobbligati. Se taluno paga la lettera prima della scadenza, rimane risponsabile della validità del pagamento. Niuno può obbligare il possessore a ricevere pagamento prima della scadenza. Pagata la lettera senza opposizione ed alla scadenza, colui che la estinse è pienamente liberato. — Il pagamento dee farsi nella moneta specificata nella cam-

biale; e se sulla piazza ove dee soddisfarsi tal moneta non trovasi, il trattario può estinguerla in altra valuta tenuto ragguaglio della differenza de' cambi. — Il pagamento fatto su un esemplare della lettera estingue tutti gli altri, ed il trattario dee sollecitamente ritirarli, se rivestiti della sua accettazione, e può anzi rifiutarsi a consegnar denaro se prima tutti gli esemplari accettati non sono a lui rimessi.

Oltre al regolare pagamento, altri modi vi sono per estinguere la cambiale, del pari che qualunque altra obbligazione. Tali sono: 1.° La *Compensazione*, che ha luogo allorchè il portatore ha all'epoca della scadenza un debito liquido ed esigibile verso il trattario. Ove il debito pareggi esattamente l'importo, la lettera è interamente estinta; se è maggiore o minore, la compensazione si verifica fino a concorrenza. La compensazione può pure opporsi dal giranto o dall'avallante a coloro che promuovono su di essi una rivalsa, quando abbiano crediti liquidi verso questi ultimi. La compensazione in materia cambiaria non può opporsi che quando le due somme sono pagabili nel medesimo luogo. — 2.° La *Novazione*, che si verifica quando un nuovo debito si sostituisce all'antico, od un nuovo ad un antico debitore, ed avviene quando il possessore della lettera si accorda col trattario, sia alla scadenza, sia prima, di ricevere invece del denaro una obbligazione o una cessione di credito, o quando acconsente ad una dilazione o *rinnovazione*. — 3.° La *Confusione*, quando le persone dell'accettante e di chi ha diritto all'esazione della lettera si confondono in una sola, o quando simile confusione avviene fra traente e possessore, fra girante e possessore.

La *Prescrizione* è l'ultima maniera con la quale la cambiale si estingue. Tutte le azioni relative a lettere di cambio si prescrivono dopo cinque anni dal giorno del protesto, o dell'ultima istanza giudiziale, se non vi fu condanna, o se il debito non fu riconosciuto per atto separato. Se non vi fu nè protesto nè istanza giudiziale, la prescrizione dei cinque anni comincia dal giorno della scadenza.

Prima di abbandonare questo importante tema del cambio, conviene far cenno di altri Titoli di Credito, che circolano in concorrenza della cambiale. — Principale fra questi è il *biglietto ad ordine* o *pagherò*, che è quell'atto il cui sottoscrittore si obbliga a pagare egli medesimo, entro un dato tempo, una somma determinata ad un individuo, e per esso alla persona a cui ne fosse fatta la girata, dichiarando di averne ricevuto il valore. — Non differisce dalla cambiale, se non in ciò che questa è pagabile in un luogo diverso da quello ove il prenditore l'ha ritirata, mentre il pagherò si estingue nel luogo stesso ove fu creato. — Il pagherò è ne' suoi effetti legali assimilato alla cambiale, quando sia regolarmente fatto e munito della clausola all'ordine. Sono quindi ad esso applicabili tutte le regole poc'anzi esposte, ad eccezione di quelle relative alla provvista de' fondi, all'accettazione ed al protesto, le quali non possono verificarsi essendovi riunione nella stessa persona della doppia qualità di traente e di trattario accettante.

Il *biglietto a domicilio*, col quale si promette un pagamento in un luogo diverso da quello ove è rilasciato; — quando sia all'ordine, sia datato, accenni l'epoca della scadenza e la valuta avuta, è una vera cambiale.

Il *mandato* o *assegno* è una delegazione di credito che un commerciante fa su d'un altro, col quale ha un conto corrente o che tiene in deposito somme a di lui disposizione, a favore di un terzo a cui egli debba pagare una somma.

Il *biglietto di cambio* è quel titolo che esprime o la promessa di pagamento fatta da chi prende una cambiale senza sborsarne l'ammontare, o la promessa di rilasciare la cambiale fatta da chi ne ricevette già prima il valsente.

Il *biglietto al portatore* è un'obbligazione senza scadenza, in cui il debitore promette di pagare all'esibitore l'importo indicato. — Tale è il *biglietto di Banca*, del quale parlammo di proposito nella nostra *Economia Commerciale* in questo stesso volume.

I titoli fin qui enumerati sono i più ordinari ed abituali fattori della circolazione commerciale. — Ma altri molti valori fiduciari vi sono, come le *cartelle*, e le *cedole di debito pubblico*, le *azioni*, i *vaglia* o *coupons*, i *biglietti di dividendo*, i *biglietti di versamento*, le *polizze di carico*, i *biglietti del Monte di Pietà*, i *libretti delle Casse di Risparmio*, i *certificati di deposito*, i *warrants dei Docks*, ecc. dei quali non occorre il far qui speciale trattazione.

VI.

Delle Vendite Commerciali.

La vendita è il contratto col quale uno si obbliga a dare una cosa, ed un altro a pagargliela. Essa è valida dal momento che le parti abbiano convenuto su cosa e prezzo. — Se le merci furono vendute in massa, cioè senza riguardo al peso, alla misura ed al numero, per un dato prezzo, la vendita è immediatamente perfetta. — Se invece le merci sono vendute a peso e misura, non è perfetta e le cose rimangono a rischio del venditore, finchè le merci non siansi pesate o misurate. — Rispetto al vino ed all'olio, non che ad altre materie per le quali suol farsi un preventivo assaggio, la vendita non è compiuta sino a che questo non ha avuto luogo. — La promessa di vendere, se il mutuo consenso esiste sulla cosa e sul prezzo, equivale alla vendita; e se la stessa fu fatta con caparra, ambe le parti possono recedere dal contratto, perdendola quegli che la dava, e restituendola doppia colui che la riceveva. — Il prezzo deve essere certo e determinato, o tale almeno che si possa determinare, p. es. rimettendolo all'arbitrio di un terzo scelto dalle parti, o col consenso di queste dal Giudice. Il prezzo può del pari rimettersi a quello che risulterà da un dato *prezzo corrente* o da *mercuriale*. — Se nulla venne espresso, le spese

di atti ed altre accessorie della vendita sono a carico del compratore. — È naturalmente nulla la vendita della cosa altrui; ma il compratore ha diritto di chiedere danni ed interessi al venditore, quando il primo non sapeva che la cosa non appartenesse al secondo. — È nulla la vendita della cosa che più non esisteva al tempo del contratto; ma se solo perì una parte della cosa, il compratore ha la scelta o di recedere dal contratto, o di dimandare la parte rimasta, facendone determinare il prezzo mediante stima proporzionale.

Obblighi del venditore. — Ogni patto men chiaro si interpreta contro di lui. — Deve consegnare la cosa, e la consegna si opera, sia con la traslazione reale dell'oggetto in potere del compratore, sia con la consegna delle chiavi degli edifizi ove la cosa è contenuta, o anche col semplice consenso se la traslazione non può effettuarsi al tempo della vendita, o se il compratore aveva la cosa già in suo potere in dipendenza d'altro titolo. — Le azioni, i titoli, le carte di credito sono validamente trasmesse con la consegna dei documenti, o coll'uso che di essi si fa dal compratore col consenso del venditore. — Se nulla si è stabilito, le spese della tradizione sono a carico del venditore, quelle del trasporto a carico del compratore, ed il luogo della consegna è quello ove la cosa si trova al momento del contratto. — Se la tradizione non è fatta all'epoca pattuita, il compratore può domandare o la risoluzione del contratto, o l'immissione in possesso della cosa comprata, non che i danni ed interessi provenienti dal ritardo. — Il venditore può essere esonerato dall'obbligo di consegnare la cosa, quando, non essendosi accordata dilazione al pagamento, il compratore non ne soddisfi il prezzo, o quando, accordata dilazione, il compratore sia fallito o decotto, e il venditore si trovi in pericolo di perdere il prezzo, a meno che però il compratore presti cauzione. — La cosa dee consegnarsi nello stato in cui si trova all'atto della vendita, e da questo giorno i frutti appartengono al compratore. — Se la consegna non può aver luogo per forza maggiore, il venditore non incorre in alcuna indennità; ma egli deve provare di aver usato tutte le possibili diligenze. — Il venditore deve guarentire la cosa venduta, e questa garanzia riguarda così il pacifico possesso della stessa, quanto i suoi vizi o difetti. — Il venditore non è tenuto però per i vizi apparenti, che il compratore avrebbe potuto da per sè stesso conoscere; è bensì tenuto pei vizi occulti, quand'anco non gli fossero noti, a meno che avesse stipulato di non risponderne. — Quando ha luogo l'*azione redibitoria* (che è quella appunto che compete al compratore per i vizi della cosa), il compratore stesso ha la scelta di rendere la cosa e farsi restituire il prezzo o di ritenerla, facendo arbitrare da periti quella parte di prezzo che sarà giudicata dovuta. Quando poi sia provato che il venditore conosceva i vizi, il compratore ha diritto ancora ai danni ed interessi. — Se la cosa difettosa perisse a motivo della sua cattiva qualità, la perdita sta a carico del venditore, il quale oltre a restituire il prezzo, deve tutte le indennità di cui sopra, a menochè la perdita sia provenuta da caso fortuito. — L'azione redibitoria

contro il venditore non può proporsi dopo quaranta giorni dalla consegna, se trattasi di animali; e se di merci, dopo tre mesi, a menochè usi particolari di piazza non abbiano fissato termini differenti.

Obblighi del compratore. — Deve pagare il prezzo nel luogo e tempo stabiliti nel contratto, e, questo tacendo, quando e dove si opera la tradizione della cosa. — Deve l'interesse di questo prezzo sino al giorno del pagamento, se ciò fu convenuto all'epoca della vendita, se la cosa venduta produce frutti e proventi, se gli fu intimata domanda di pagamento. — Deve altresì presentarsi a ritirare la cosa; se non si presenta o, non avendo ottenuto dilazione al pagamento, si presenta senza lo stesso, la vendita è sciolta.

Prova delle vendite commerciali. — Ha luogo: *a*) con atti pubblici e notarili. Con questi atti devono farsi le vendite agli incanti, quelle di bastimenti, quelle di stabili; *b*) con le scritture private, quali sono la corrispondenza delle parti, i libri di commercio ecc.; *c*) con le note di un agente di cambio o sensale; *d*) con fatture accettate; *e*) con prova testimoniale; *f*) con ogni altro mezzo legale, come copie d'atti, tessere e tacche di riscontro, atti di ricognizione e di conferma, prescrizioni, confessione delle parti, giuramento ecc.

VII.

Del Mandato Commerciale.

Parlando dei commissionari fra gli agenti intermediari del traffico, abbiamo già fatto cenno di una peculiare specie di mandato commerciale. — Questo, ossia procura, è l'atto col quale una persona incarica un'altra di fare qualche cosa per essa ed in suo nome. — Perchè il contratto sia perfetto, occorre l'accettazione del mandatario: un mandato conferito per lettera non è adunque valido, se colui al quale è dato non risponde accettandolo. Ma il non dar risposta, come pure il dare principio di esecuzione al mandato, implicano accettazione dello stesso. — Il mandato non è mai gratuito in commercio, e la provvigione del mandatario, nel silenzio delle parti, si determina a seconda degli usi di piazza. — Il mandato può essere speciale o generale, a seconda che riguarda una speciale operazione, oppure una intera amministrazione, gerenza, direzione ecc. Nel primo caso, il mandatario deve attenersi ai limitati poteri che gli sono conferiti; nel secondo, l'estensione del mandato si interpreta secondo gli usi di piazza. — Il mandatario deve: *a*) eseguire il mandato, sotto pena di danni ed interessi; *b*) compiere l'affare cominciato prima della morte del mandante, se dal ritardo possa provenir danno; *c*) rispondere del dolo e della colpa anche leggera; *d*) rendere i conti della sua gestione; *e*) rispondere dei fatti dei suoi sostituiti e commessi; *f*) corrispondere gli interessi delle somme impiegate in proprio uso. — Il mandante è obbligato a: *a*) eseguire le obbligazioni con-

tratte dal suo mandatario entro i limiti del mandato, o da lui ratificate; *b*) rimborsare al mandatario anticipazioni, spese e provvigione; *c*) indennizzarlo delle perdite subite in occasione del mandato; *d*) corrispondergli l'interesse delle somme anticipate. — Il mandato si estingue: *a*) per revoca della procura; *b*) per rinunzia del mandatario, che non può essere però intempestiva; *c*) per morte, perdita dei diritti civili, interdizione e fallimento del mandante o del mandatario.

Una particolare specie di mandato è la *volontaria gestione degli affari altrui*, che consiste nelle diligenze, che in assenza di un altro un individuo adopera nell'interesse di lui. — Questa gestione, intrapresa tanto ad insaputa quanto a scienza del proprietario, impone l'obbligo di continuarla e finirla, sino a che il proprietario sia in grado di provvedervi. Entrambi restano sotto gli obblighi di un vero e proprio mandato. — Il gestore volontario deve usare tutta la possibile diligenza nella intrapresa gestione; e se nel frattempo il proprietario morisse, dee continuarla fino a che l'erede possa prendere nuovi provvedimenti.

VIII.

Della Fidejussione o Cauzione.

È quel contratto col quale uno guarentisce ad un altro l'eseguimento di una obbligazione assunta verso quest'ultimo da un terzo. — Tale è l'*avallo* nelle cambiali; tale pure lo *star del credere* nelle commissioni; e dell'uno e dell'altro abbiam parlato a suo luogo. — Tale è pure la garanzia, che nelle *lettere di credito* o *commendatizie* assume lo scrivente a favore del raccomandato, verso colui a cui questi è indirizzato. — La cauzione s'interpreta sempre restrittivamente, cioè non può estendersi a luoghi, tempi e persone non previsti in contratto. — Essendo un contratto accessorio, non può mai essere diversa e più onerosa del contratto principale cui si riferisce, ma con una clausola può essere ristretta ad una parte del debito o a condizioni meno gravi. — Il fideiussore può far valere tutte le eccezioni che competevano al debitore principale; e pagando il soggetto della fideiussione, sottentra in tutti i diritti del creditore contro il debitore. — Se il creditore lasciò pregiudicare il suo titolo contro il debitore principale, o se fra questi intervenne novazione, la fideiussione è estinta. — In commercio, se più fideiussori coesistono per una stessa persona e per uno stesso affare, essi sono solidari, ed il creditore può rivolgersi a quello che meglio gli convieue azionare; come pure egli è libero di rivolgersi al fideiussore prima che al debitore principale. — Il fideiussore che pagò il debito, ha contro il debitore principale azione pel rimborso del capitale e delle spese. — Ha pure diritto di chiedere al debitore una garanzia — Se l'obbligazione dura da dieci anni, o passò il tempo determinato, o il debito è divenuto esigibile e non fu esatto, il fideiussore può chiedere di essere manlevato.

IX.

Del Pegno.

È quel contratto col quale, mediante la consegna di un oggetto mobile, si guarentisce l'eseguimento di una obbligazione, lasciando facoltà al creditore di potersi far pagare sullo stesso di quanto egli avanza. — La proprietà della cosa pignorata non è pel pegno tolta al debitore. — Il pegno è indivisibile, cioè si estende a tutto l'oggetto pignorato e per tutta l'obbligazione. — Il creditore, al tempo fissato pel pagamento, può farlo vendere per autorità di giustizia e pagarsi sul prezzo; ma è vietato di pattuire che il creditore per tutto pagamento riterrà la proprietà dell' oggetto dato in pegno. — Se, dato pegno per un debito, se ne contrae con la stessa persona un secondo che scada contemporaneamente od anteriormente, il pegno si estende anche a questo secondo debito. — Il creditore dee conservare con diligenza il pegno, e le deteriorazioni e le perdite provenienti da sua incuria vanno a suo carico; gli è vietato di servirsi in proprio uso della cosa, e se ne usa, il debitore può chiederne il sequestro presso un terzo. — Se la cosa pignorata è fruttifera, il creditore dee tener conto dei frutti percepiti, imputandoli cogli interessi dovutigli, o portandoli in diminuzione del capitale. — Il debitore non può riscattare parzialmente la cosa pignorata; ma, se non vi è patto in contrario, può, pagando il debito, ritirare il pegno quandochessia. — Non pagandosi il debito, può il creditore far vendere il pegno dal giudice, o, previa stima, farselo aggiudicare sino a concorrenza del credito. — Possono le parti pattuire di far vendere il pegno privatamente per opera di mediatore o d'arbitri. — Se il debitore domanda il pegno, surrogandolo con altro di valore almeno eguale, il creditore non può rifiutarvisi. — Il pegno non ha validità dirimpetto ai terzi, se non è vero e reale, e se è fatto in frode dei creditori. — Dev'essere costituito e provato mediante atto pubblico o scrittura privata avente data certa. — Il pegno dei carati di un bastimento è valido mercè la consegna del titolo, e le iscrizioni opportune sui registri del Consolato di marina. — È pure valido il pegno di merci fatto mediante remissione della polizza di carico o della lettera di vettura, o mediante *devallo* di merci in portofranco o cessione del *warrant* di un Dock.

X.

Del Conto Corrente.

Due negozianti che sono in corrispondenza di affari, ed hanno reciproci debiti e crediti, ne tengon nota in un conto speciale, detto *Conto corrente*, la cui sistemazione ha luogo ad epoca determinata. — Il contratto che ne risulta è valido e compiuto, se vi furono vicendevoli ri-

messe di valori di qualunque natura, se furono rimessi in piena proprietà di guisa che colui che la riceve ne possa disporre a suo talento, se la rimessa è stata fatta ed accettata coll'obbligo di accreditarne il mittente, se l'accertamento del debito e del credito di ciascun contraente si rimette dietro scambievole compensazione all'epoca del saldo.

XI.

Dei Brevetti e della Proprietà industriale.

Tutte le scoperte che hanno per oggetto un prodotto, un risultamento industriale, uno strumento, una macchina, un ordigno, un congegno, un processo o metodo di produzione qualsiasi, insomma l'applicazione di un principio scientifico, purchè dia effetti industriali, sono atte a procurare all'autore un *Brevetto*, cioè una privativa che gli accordi il diritto esclusivo di usare e disporre della sua invenzione. — Può pure dar luogo a brevetto d'*importazione* l'introduzione nello Stato di una invenzione straniera. La modificazione della scoperta dà diritto ad un attestato di privativa, come l'invenzione principale. — Non possono costituire soggetto di privativa le invenzioni concernenti industrie contrarie alle leggi, alla morale, alla sicurezza pubblica; nè quelle che non hanno per oggetto la produzione di oggetti materiali, quelle puramente teoriche od i medicamenti. — La durata di una privativa non può essere minore di un anno, nè maggiore di quindici. — Per l'ottenimento delle privative, il brevettato paga una tassa graduata sulla durata. — Il brevetto può trasferirsi; ma la trasmissione non ha effetto rispetto ai terzi che dalla data della registrazione fattane al Ministero d'Industria e Commercio, e dalla successiva pubblicazione sulla Gazzetta officiale. — Il brevetto è nullo se manca dei caratteri che la legge richiede in una invenzione o scoperta; se, concernendo bevanda o commestibile, la privativa fu accordata senza previo avviso favorevole dell'autorità sanitaria; se il titolo dell'invenzione dolosamente non corrisponde al suo vero obbietto; se la descrizione è insufficiente od inesatta; se la scoperta non è nuova nè industriale. — Il brevetto può poi venire annullato, se entro i tre mesi dalla scadenza non si paga la tassa annuale; se, concessa la privativa per meno di anni cinque, la invenzione non fu posta in pratica entro un anno dal conferimento della stessa, o se fu sospesa nel suo esercizio per un anno; e se, concessa per più di cinque anni, fu sospesa per due anni, a meno in ambi i casi di forza maggiore. — Coloro che in frode di una privativa adoperano macchine, vendono prodotti ecc. per cui essa era accordata, sono *contraffattori*, e come tali puniti dalle leggi.

Oltre alle privative per brevetto, la proprietà industriale si estende eziandio ai *marchi* di fabbrica che uno adotta per distinguere i suoi prodotti e le sue merci. — Costui ne ha l'uso esclusivo, quando adempia

legalmente al deposito di questi distintivi. — Ogni marchio o segno distintivo dev'essere diverso da quelli usati da altri, e deve indicare il luogo d'origine, la fabbrica, il commercio, il nome della persona e la denominazione dello stabilimento dal quale i prodotti provengono. — La firma di carattere del produttore, commerciante ecc., incisa o impressa sui prodotti, può costituire marchio o segno distintivo. — Il successore industriale o commerciale od erede che voglia conservare il marchio, deve rinnovare il deposito e usare l'indicazione: « Successore o erede di N. N. ». — Il commerciante non può alterare o sopprimere il marchio del produttore, senza consenso di questo; può però aggiungervi il distintivo speciale del suo commercio.

La legge, oltre al proibire con pene severe l'usurpazione dei marchi, vieta quella ancora delle ditte commerciali, delle firme e dei nomi di società di commercio, delle denominazioni o dei titoli di imprese, corpi morali ecc., cose tutte che concorrono a costituire la proprietà industriale. — Questa proprietà medesima comprende anche la *clientela*, che ha un valore e può quindi essere ceduta come qualunque altro valore.

XII.

Delle Navi e degli Armatori.

Le navi sono dalla legge dichiarate mobili; sono pur tuttavolta, al pari degli immobili, suscettive di una specie d'ipoteca a favore dei creditori privilegiati sulle stesse; ed inoltre per i contratti relativi alla loro costruzione od alienazione, richiedesi, come per gli stabili, l'atto pubblico.

L'*armatore* è quel negoziante che fa costrurre ed armare, o acquista e fa viaggiare bastimenti. — La proprietà dei bastimenti si divide in 24 porzioni o *carati*. — Quando i comproprietari sono parecchi, in faccia alla legge è l'armatore colui che dai registri del Consolato apparisce come il maggiore interessato. — Gli armatori e caratisti rispondono pei fatti del loro capitano in paese estero, dovendo sottostare alle obbligazioni da quest'ultimo in tale qualità assunte. Questa responsabilità però non si estende alle depredazioni ed ai delitti che dal capitano e dall'equipaggio della loro nave armata in guerra si fossero commessi.

Il proprietario-armatore può congedare il capitano, senza indennità, a meno di convenzione scritta in contrario. Se il capitano è comproprietario del bastimento, può rinunciare alla comproprietà, se congedato, e chiedere il rimborso dei carati pei quali è interessato.

In ciò che concerne l'interesse comune dei proprietari d'una nave, dee prevalere la deliberazione della maggioranza, cioè dei rappresentanti di 13 carati. — Per provocare la vendita del bastimento, basta però la metà delle carature.

I crediti privilegiati sul bastimento sono: le spese giudiziali ed altre fatte onde pervenire alla vendita ed alla distribuzione del prezzo; i diritti di pilotaggio, tonnellaggio, ancoraggio ecc.; le paghe del guardiano e le spese di guardia; il fitto dei magazzini ove sono depositati gli attrezzi ed arredi; le spese di manutenzione dopo l'ultimo viaggio e l'ingresso nel porto; i salari ed emolumenti del capitano e dell'equipaggio nell'ultimo viaggio; le somme imprestate o il rimborso delle merci vendute per i bisogni del bastimento; le somme dovute al venditore del bastimento, ai somministratori ed operai impiegati nella costruzione se il bastimento non ha fatto alcun viaggio: le somme dovute ai creditori per provviste, lavori, mano d'opera, vettovaglie, armamento e corredo, se ha già navigato; tali somministrazioni però devono essere fatte direttamente al proprietario o al capitano o a persona munita di mandato di costoro, e le memorie o fatture devono essere visate dal capitano ed armatore, ed un duplicato dee depositarsi al Tribunale di Commercio entro 10 giorni dalla data; le somme imprestate a cambio marittimo sopra il corpo, la chiglia, gli attrezzi e gli arredi, per riattamento, vettovaglie, armamento e corredo prima della partenza del bastimento; l'ammontare dei premi di assicurazione del bastimento pel suo ultimo viaggio; i danni ed interessi dovuti ai noleggiatori per mancanza di consegna delle merci caricate o per rimborso delle avarie sofferte per colpa del capitano e dell'equipaggio.

La costruzione dei bastimenti, nei paesi dove quest'arte è meglio organizzata, ha luogo mediante un contratto fra l'armatore e gli impresari di grandi appositi stabilimenti o cantieri, che s'incaricano dell'opera mediante un prezzo determinato. — Presso di noi questo sistema è più raro; ma quando si verifica, il contratto dev'essere, sotto pena di nullità, fatto per atto pubblico avanti il Console di Marina della Direzione in cui si costruisce la nave, od altro ufficiale di marina a ciò delegato, che unitamente alle parti ed ai testimoni firma questo contratto. Una volta stipulatolo, il costruttore non può dismettere, nè il committente o il suo erede disdire la fabbricazione convenuta, eccettuati pel costruttore i casi di forza maggiore, e pel committente od erede, quello di manifesta imperizia o frode del costruttore. In caso di morte di quest'ultimo, il contratto è sciolto di pien diritto. — La più parte delle volte la costruzione appo di noi si fa mediante un contratto di associazione in partecipazione, per cui vari soci o caratisti s'interessano con scrittura privata od anche verbalmente nella nave futura, obbligandosi verso l'armatore a fare a suo tempo gli sborsi convenuti.

I diritti ed i privilegi dei creditori del venditore sulla nave sono estinti, oltre ai soliti modi coi quali tutte le obbligazioni si estinguono, con la vendita giudiziale, o con la vendita volontaria, dopo che, compiuta la stessa, il bastimento ha fatto un viaggio in mare sotto il nome ed a rischio del compratore, senza opposizione per parte dei creditori del venditore. — Si ritiene che il bastimento abbia *fatto un viaggio:* quando la sua partenza ed il suo arrivo sono accertati in due porti di-

versi e a trenta giorni d'intervallo o quando il bastimento naviga da sessanta giorni, senza richiamo dei creditori suddetti.

La vendita giudiziaria o ai pubblici incanti può venir provocata dai compartecipi che più non vogliano conservare la comproprietà della nave, o dai creditori dietro sequestro ottenutone. Ma a questo sequestro non può essere assoggettata la nave *pronta a far vela*, ed è tale se ha preparate le sue spedizioni: lo può tuttavia anche in questo caso, pei debiti contratti in occasione del viaggio che sta per intraprendere, a meno che l'armatore presti idonea cauzione.

La vendita volontaria fatta nello Stato dee stipularsi per atto pubblico notarile; in paese estero, avanti gli agenti consolari.

XIII.

Del Capitano e dell'Equipaggio.

Il capitano marittimo è quell'individuo, che, subiti gli esami dalle leggi voluti e conseguita la relativa patente, ha facoltà di comandare bastimenti. — Sono *Capitani di* 1.ª *classe* quelli che possono far viaggi per ogni parte del globo; *di* 2.ª *classe*, quelli che non possono fare che il gran cabotaggio, navigare cioè il Mediterraneo, l'Arcipelago, il mar Nero, il mare Germanico, il Baltico. *Patroni* di prima e di seconda classe sono quelli che fanno il piccolo cabotaggio. — Il Capitano deve:

a) *Prima della partenza:* 1.º Comporre il suo equipaggio di persone idonee, procedendo d'accordo con gli armatori, se è in luogo dove questi si trovino; — 2.º assicurarsi con una visita rigorosa dell'idoneità della nave, redigendone apposito processo verbale in due originali, l'uno depositato presso l'ufficio d'amministrazione della marina, e l'altro da tenersi a bordo; — 3.º vigilare alla regolarità del caricamento della nave; — 4.º provvedere i viveri necessari al viaggio; — 5.º scegliere l'epoca conveniente per la partenza; — 6.º essere a bordo e sul ponte al momento della partenza; — 7.º avere tutte le *carte di bordo*, cioè l'atto di proprietà della nave, la patente di nazionalità, il passaporto marittimo, il ruolo di equipaggio, le polizze di carico, i contratti di noleggio, i verbali di visita, le quitanze e bollette della Dogana, la patente di sanità, il certificato del *Veritas* ecc.

b) *Durante il viaggio*: 1.º navigare giusta le regole dell'arte, non dirottare senza necessità, accendere i fanali di notte, fare i convenuti segnali, rilevare le latitudini e le longitudini, ecc. ecc.; — 2.º non abbandonare la nave, tranne in caso di malattia e di forza maggiore; — 3.º non fare negozi per conto proprio, a meno di convenzione in contrario; — 4.º in caso di fortunale, non lasciar la nave, se prima non è provato con la testimonianza dell'equipaggio essersi perduta ogni speranza di salvamento, ed in questo caso esser l'ultimo ad abbandonarla; — 5.º non vendere la nave senza ordine dell'armatore, a meno di provata innavigabilità; — 6.º registrare tutte le evenienze nel libro di bordo; —

7.° ricoverare i naufraghi e fare le opportune manovre di salvataggio; — 8.° fare all'arrivo nel porto di destinazione ed in quello di ritorno, relazione del viaggio al Presidente del Tribunale di Commercio od al Giudice di Mandamento; — 9.° compilare il testimoniale nautico e il verbale di gettito, quando ciò sia richiesto; — 10.° fare i saluti d'uso e rispondere ai segnali.

c) *Dopo il viaggio*: 1.° presentare agli armatori il resoconto del viaggio e delle spese occorse; — 2.° consegnare le merci ai noleggiatori o a coloro che possiedono le polizze di carico. — A questo proposito, il capitano non risponde dei danni sofferti dalle merci caricate col consenso dei proprietari sopra coperta, nè di quelle che non furono debitamente legate ed imballate.

Il capitano ha diritto:

a) *Verso gli armatori:* 1.° avanti che cominci il viaggio, a chiedere le somme necessarie per equipaggiare, corredare, allestire, vettovagliare la nave; — 2.° a domandare la *colonna*, o scorta di denaro per spese imprevedute; — 3.° a chiedere il rimborso del proprio interesse, quando comproprietario venga congedato; — 4.° a prendere lungo il viaggio a cambio marittimo le somme necessarie, previo verbale sottoscritto dai capi dell'equipaggio, mediante autorizzazione dei Tribunali se all'interno, e dei Consoli o dell'autorità locale se all'estero; — 5.° a farsi manlevare dalle obbligazioni assunte, ad ottenere il benestare, a ripetere le sue paghe.

b) *Verso i noleggiatori:* 1.° al *vuoto per pieno*, cioè al pagamento completo del nolo, se la nave noleggiata per la totalità non è caricata che in parte; — 2.° all'*eccedente*, se il noleggiatore carica di più del pattuito; — 3.° a mettere a terra le merci imbarcate senza dichiarazione, o ad esigerne il nolo al massimo prezzo; — 4.° alla indennità pel ritardo dal noleggiatore cagionato (*controstallie*); — 5.° a far vendere lungo il viaggio una data quantità di merci, per supplire a' bisogni del bastimento; — 6.° a far gettito delle merci, in caso di pericolo accertato col parere dei principali dell'equipaggio; — 7.° a ripetere i noli e le *cappe*, finito il viaggio; e dove il noleggiatore ricusi, a far vendere le merci occorrenti a pagarsi.

c) *Verso i marinari:* 1.° a congedarli se imperiti, indisciplinati ecc.; — 2.° a punirli se riottosi, insubordinati, disobbedienti, diritto che esercita anche sui passeggeri; — 3.° a costringere coloro che possedono viveri a metterli in comune, se necessità lo richiegga.

Il *contratto di arruolamento*, col quale l'equipaggio è raccolto, si stende nanti il Console di Marina; è trascritto nel Consolato e sul giornale di bordo; vi si enuncia nome, cognome, stipendio, incombenze dell'arruolato, non che i relativi patti. — Questo contratto può farsi:

1.° *A viaggio*, e allora la durata dell'arruolamento è alcatoria e dipende da quella della navigazione;

2.° *A mese*, in cui lo stipendio è mensile, ma il marinaio dura in ufficio per tutto il viaggio;

3.° *A profitto sugli utili;*

4.° *A profitto sui noli.*

Ogni arruolato deve: 1.° dar la sua opera per lo scopo a cui venne arruolato; — 2.° obbedire ciecamente al capitano, se gli ordini di questo non contravvengono alle leggi ed alla moralità; — 3.° compiere il viaggio per cui si è arruolato, obbligo però dal quale rimane esentato se contrae matrimonio, se è chiamato a comandare la nave, se dee compiere un voto fatto in fortunale.

L'arruolato ha diritto: 1.° in caso di rottura del viaggio per colpa dell'armatore o del noleggiatore, a ritenere i pagamenti già fatti e ad un mese del salario pattuito. Se la rottura avviene per forza maggiore prima che il viaggio sia cominciato, il marinaio non ha diritto che alla indennità per le durate fatiche; se già incominciò, alla paga pel tempo servito; ma se sono arruolati agli utili, i marinai non hanno diritto a nulla. Rompendosi il viaggio per qualunque altra causa, gli arruolati a viaggio hanno diritto all'intero salario, quelli a mese sono pagati pel tempo servito e ad una indennità calcolata sulla metà del salario a cui avrebbero avuto ragione ultimato il viaggio; — 2.° in caso di ritardo per forza maggiore, gli arruolati a viaggio non hanno diritto ad aumento; gli arruolati a mese hanno diritto alla metà dello stipendio mensile; gli utilisti non ricevono compenso alcuno. Se il ritardo deriva da fatto dell'armatore, è dovuto aumento proporzionale agli arruolati a viaggio; e per quelli a mese continua a decorrere lo stipendio; gli utilisti possono domandare una indennità. Tutti questi obblighi corrono al noleggiatore se il ritardo è suo fallo; — 3.° in caso di abbreviazione del viaggio, se vi è forza maggiore, gli arruolati a viaggio subiscono proporzionata deduzione, e quelli a mese sono retribuiti pel servizio prestato; se vi è colpa dell'armatore, i primi percepiscono l'intero stipendio, ed i secondi, oltre i mesi trascorsi, ricevono metà del salario mensile che avrebbero lucrato se il viaggio non fosse stato abbreviato; — 4.° in caso di prolungamento del viaggio per forza maggiore, gli arruolati a viaggio non ricevono aumento, ma lo percepiscono se vi fu colpa dell'armatore o del capitano; gli arruolati a mese percepiscono tanto nell'uno quanto nell'altro caso le loro mesate; — 5.° in caso di preda il viaggio è annullato, e cessano i diritti dei marinai, i quali però non devono restituire le mesate già riscosse; — 6.° in caso d'investimento, se vi è rottura tale che non lasci più luogo a ricupero, cessa pei marinai ogni diritto ai salari; se vi è salvataggio, i salari si pagano sugli oggetti salvati e sul nolo; se il naufragio avviene nel ritorno, son dovuti i salari dell'andata.

Il marinaio può essere congedato, e se non è ancora cominciato il viaggio nè chiuso il ruolo, non ha diritto ad indennità; se il ruolo è chiuso, o se trovasi il marinaio all'estero, il congedato ha diritto ad un terzo di salario. Se il viaggio è cominciato, il marinaio può chiedere il salario intero e le spese di ritorno. Tutte queste indennità cessano se è provato che il congedo non fu arbitrario ma dettato da buone ragioni: la prova che fu arbitrario incumbe al marinaio.

Se il marinaio è fatto prigione *in occasione* del servizio della nave, l'armatore non deve salario che sino al giorno della cattività; ma se questa avvenne in *dipendenza* del servizio, l'armatore deve l'intero salario, più L. 600 pel riscatto. Quest'obbligo compete all'armatore ed al noleggiatore insieme, se il servizio, per cui il marinaio cadde in cattività, riguarda nave e merci.

Se il marinaio cade malato prima della partenza e senza dipendenza del servizio, l'arruolamento è sciolto; — se lungo il viaggio, il salario è dovuto, ma le spese di malattia gravitano sul marinaio. Se la malattia proviene dal servizio, oltre i salari, la nave paga le spese, ma non è tenuta al mantenimento dell'inabile. — Se poi la malattia è contratta per colpa del marinaio, questi perde il salario e dee farne le spese.

Se il marinaio accidentalmente muore arruolato a mese, gli eredi percepiscono le mesate lucrate, comprese quelle del tempo di malattia; se arruolato a viaggio, devesi la metà del salario quando morì nell'andata, la totalità se al ritorno. Se era utilista, gli eredi percepiscono gli utili. Se poi la morte avvenne in dipendenza del servizio, si deve agli eredi la totalità del salario.

Le azioni pel pagamento di salari degli uffiziali e marinai, per alimenti somministrati e per stipendi di operai, si prescrivono dopo un anno.

XIV.

Del Contratto di Noleggio.

È la locazione del bastimento per determinato tempo e prezzo, stipulata fra armatore o capitano e noleggiatore. — Debb'esser fatta per iscritto, indicando nome e portata della nave, nome del capitano, del noleggiatore, luogo e tempo convenuti pel carico e scarico, prezzo o *nolo*, e accennando se il noleggio è totale o parziale, e l'indennità dovuta in caso di ritardo. Quando questo ritardo è preveduto in contratto, si fissa un termine a consegnare il carico senza indennità, che dicesi *stallia*; e *controstallia* invece è detto il periodo successivo, durante il quale le indennità pel ritardo sono dovute. Se nulla è stabilito in contratto, seguesi l'uso locale. — Il bastimento può essere noleggiato *a misura*, *a viaggio* o *a mese*. — La nave, gli attrezzi, gli arredi, il nolo e le merci garantiscono l'esecuzione dei patti stabiliti nel contratto di noleggio. — Abbiamo già sopra veduto, che, quando il bastimento è noleggiato per la totalità, ove il noleggiatore non dia tutto il carico, il capitano ha diritto all'intero nolo; ma egli non può allora prendere altre merci a bordo; similmente, se il noleggiatore carica quantità maggiore della stipulata, è tenuto al nolo dell'eccedenza. Se, prima di aver caricato e prima della partenza, rompe il viaggio, paga al capitano per indennità la metà del prezzo convenuto. Il caricatore, che durante il viaggio ritira le sue merci, deve il nolo per intero e le spese cagionate, purchè il ritiro delle merci non abbia

luogo per dolo o colpa del capitano. — Se per fatto del noleggiatore il bastimento è trattenuto o alla partenza, o lungo il viaggio, o nel luogo dello scarico, le spese del ritardo sono da lui dovute: se il bastimento fu noleggiato per andata e ritorno, devesi il nolo intero. — Se invece il bastimento fu trattenuto per colpa del capitano, deve questi al noleggiatore i danni ed interessi. Non è imputabile al capitano il ritardo cagionato da necessità di racconciare la nave. — Se, esagerando la portata del bastimento, il capitano o l'armatore hanno indotto il noleggiatore a provvedersi d'una partita di merci più vistosa di quella dallo stesso trasportabile, sono a quest'ultimo dovuti i danni ed interessi. Ma perchè la dichiarazione della portata si reputi erronea, fa d'uopo che ecceda la reale almeno di un quarantesimo. Per liberarsi da questa risponsabilità, il capitano deve far accertare la portata reale dallo *stazzatore*. — Se il noleggiatore prova, che, quando il capitano pose alla vela, il bastimento era in istato d'*innavigabilità*, non deve più il nolo, e può domandare il rifacimento dei danni ed interessi.

Il capitano può far mettere a terra le merci caricate a di lui insaputa o esigerne il massimo nolo. — Durante il viaggio, il capitano deve far racconciare, se occorra, il bastimento; e se ciò è impossibile, prenderne a nolo un altro. Non rinvenendone altro e non potendo proseguire la navigazione, fa dichiarare dalle autorità locali finito il viaggio, e vien pagato del nolo in proporzione del fatto cammino. — Per le merci perdute in naufragio od investimento, non è dovuto alcun nolo, come pure per le rapite dai pirati e dai nemici; e se già pagato, dee restituirsi. Ma se vengono ricuperate, il capitano è pagato del nolo sino al luogo del naufragio o della preda; e se egli contribuì nel riscatto e portò le merci a destinazione, gli è dovuto l'intero nolo. — È dovuto il nolo delle merci gettate in mare per la comune salvezza, come pure per le merci che il capitano fu costretto a vendere per provveder vettovaglie e racconciamento urgente della nave, indennizzando però del prezzo i caricatori.

Se prima della partenza avviene *interdizione del commercio* coi paesi a cui la nave è destinata, il noleggio è sciolto senza indennità da ambe le parti: se le merci sono già caricate, le spese sono a carico del noleggiatore. — Quando la partenza del bastimento è solo temporariamente impedita da forza maggiore (tempo cattivo, presenza di nemici ecc.) il noleggio sussiste, e non vi ha luogo ad indennità. — Lo stesso dicasi quando la forza maggiore sopravviene nel corso del viaggio. — Il caricatore però che non vuole attenderne la cessazione, ha facoltà di scaricare a proprie spese le merci, con obbligo d'indennizzare il capitano. — Se il porto a cui la nave è diretta, viene bloccato, il capitano non avendo ordini in contrario deve andare in uno dei porti più vicini della stessa Potenza, ove sia permesso l'approdo. — Se l'interdizione sopravvenne già incominciato il viaggio, e se il capitano è obbligato a tornare col carico, non gli è dovuto che il nolo dell'andata. — Quando la nave per ordine di Principe o per riparare danni, dee

rimanere in un porto, se il nolo è a mese, non è dovuto pel tempo della detenzione o del ritardo, e se è a viaggio, non si fa luogo ad aumento.

Se nel luogo di destinazione il consegnatario rifiuta di ricevere le merci, il capitano può pagarsi del nolo, facendo coll'autorità del giudice vendere una parte delle stesse. Questo diritto si conserva per 15 giorni dopo la consegna, purchè le merci non siano già passate in altrui dominio.

Il caricatore non può chiedere diminuzione del nolo, nè far l'abbandono delle merci a compenso dello stesso, a meno che trattandosi di botti contenenti liquidi, siano questi colati a segno di lasciarle vuote o quasi.

La *polizza di carico* è il documento che comprova il contratto di noleggio. Essa può essere all'ordine e al portatore, e perciò trasmissibile, o invece indicare il nome della persona intestataria senza la clausola di negoziabilità. Nel primo caso il capitano consegna la merce al giratario o portatore della polizza; nel secondo non può darla che al destinatario ivi indicato. — La polizza dee farsi almeno in quattro originali, uno pel caricatore, uno pel consegnatario, uno pel capitano ed uno per lo armatore.

XV.

Dell'Assicurazione Marittima.

Art. I. *Essenza e principii generali.* — L'assicurazione marittima si definisce quel contratto consensuale, bilaterale ed aleatorio, redatto per iscritto, in forza del quale uno dei contraenti guarentisce la perdita totale o parziale cui possano andar soggette le cose esposte dall'altro contraente ai pericoli del mare, assumendosi i rischi della navigazione indicata, mercè la corresponsione di un compenso detto premio.

Quattro requisiti sono adunque necessari all'essenza di questo contratto, cioè: 1.° una cosa che venga assicurata; 2.° l'assunzione dei rischi per parte dell'assicuratore; 3.° il premio da pagarsi dall'assicurato; 4.° il consenso dei due contraenti circa ai tre punti precedenti.

Intorno a ciascuno di siffatti requisiti, un breve cenno.

1.° Ogni cosa che può essere commerciata, e perciò esposta al pericolo di perdita totale o parziale per rischi di mare, può formare oggetto d'assicurazione marittima; e per conseguenza l'assicurazione può avere ad oggetto il corpo e la chiglia del bastimento, vuoto o carico, armato o no, solo o viaggiante in convoglio o di conserva, ed altresì gli arredi, attrezzi, armamenti, le vettovaglie, le somme date a cambio marittimo, le merci formanti il carico, ecc. L'assicuratore dal canto suo può farsi assicurare l'importo dell'assicurazione fatta da lui medesimo, il che dicesi *riassicurazione;* come l'assicurato può farsi

assicurare i *premi* e lo *sconto* in caso di sinistro, per non perderli interamente. La vita degli animali e quella dell'uomo possono pure formare argomento di assicurazione, come di sopra vedemmo. È lecito del pari assicurare un diritto reale, come pegno, privilegio ed altri, che uno abbia sul bastimento.

L'assicurazione però non deve mai essere oggetto e cagione di lucro e di speculazione per l'assicurato; il quale perciò non può farsi assicurare gli utili sperati dalla negoziazione di certe mercanzie, i noli delle merci caricate a bordo, gli stipendi dei marinai, le somme prese a cambio marittimo e gli interessi dovuti al cambiante. Il nolo è tuttavia assicurabile quando già trovasi a bordo, essendo allora effettivamente esposto ai pericoli della navigazione. Le accennate proibizioni sono d'ordine pubblico; ed assoluta è quindi la nullità che importano.

Per la medesima ragione or ora accennata, la somma per cui si assicurano gli oggetti esposti ai rischi non può mai essere maggiore del loro reale valore. Ma l'*eccesso* nel valore dichiarato può essere cagionato o dalla frode e dal dolo, o dall'errore. — Nel primo caso, è in facoltà dell'assicuratore di far dichiarare nullo il contratto, o di ritenerlo per valido, a seconda che ha luogo o no il sinistro. — Nel secondo caso, non potendosi ad alcuno far colpa di un errore, il contratto resta valido sino a concorrenza del valore reale; e per la eccedenza operasi lo *storno*, mediante il quale la somma assicurata viene ridotta, pagandosi all'assicuratore il $^1/_2$ p. $^0/_0$ per diritto di polizza. La prova della frode è a carico dell'assicuratore.

Se gli assicuratori sono vari e si verifica eccedenza e successivo storno, si procede all'annullamento delle polizze ultime in data.

2.° Rispetto ai rischi posti a carico dell'assicuratore, la prima condizione della validità del contratto si è che la cosa assicurata sia realmente esposta ai pericoli del mare. Se il contratto è rotto prima della partenza del bastimento, l'assicurazione è annullata prima che il rischio sia incominciato; ed in tal caso l'assicurato paga all'assicuratore il $^1/_2$ per $^0/_0$, sia o no l'impedimento del viaggio provenuto da forza maggiore. Se in tale emergenza l'assicurato pretende all'indennizzazione di danni subiti, deve pagare l'intero premio.

Siccome, avvenuto il sinistro od il felice arrivo, non è più possibile che si verifichi rischio, indi è che nulla ed inattendibile è l'assicurazione fatta quando il sinistro o l'arrivo erano già dalle parti rispettivamente conosciuti. La prova della scienza dei due accennati fatti può risultare da tutti i mezzi dalla legge permessi; e qualora sia provata la scienza del sinistro per parte dell'assicurato, oltre alla nullità del contratto, egli è tenuto a pagare doppio premio; se reciprocamente è provato che l'assicuratore aveva notizia del salvo arrivo, deve pagare una somma doppia del premio stabilito all'assicurato. E il tutto, oltre alle punizioni correzionali della mala fede.

Oltre alla scienza *provata*, la legge ammette inoltre una scienza *presunta* degli accennati due fatti, se facendo il computo di tre quarti di

miriametro per ora, senza pregiudizio delle altre prove, sia riconosciuto che dal luogo dell'arrivo o della perdita della nave, oppure dal luogo d'onde la prima notizia è giunta, questa abbia potuto essere portata prima della sottoscrizione del contratto, nel luogo in cui esso contratto è stipulato. — Questa disposizione che poteva avere un senso prima che le applicazioni della vaporiera e del telegrafo facessero, per dir così, scomparire le distanze, può invero difficilmente conciliarsi con la attuale rapidità delle comunicazioni.

I rischi che souo a carico dell'assicuratore sono: la preda, il naufragio, l'investimento, il fuoco, il gettito, il saccheggio, l'abbordaggio, l'arresto. il cangiamento forzato di via e di nave, la dichiarazione di guerra, ed in generale tutti i danni e le perdite derivanti da accidenti di mare, sia che il sinistro sia *maggiore* (totale), o *minore* (parziale).

Restano invece a carico dell'assicurato le spese di pilotaggio, rimorchio, tasse marittime, sanitarie, doganali, i cali e le diminuzioni naturali delle merci e specialmente del liquidi, le perdite provenienti da vizio intrinseco della merce, i danni provenienti dal fatto dell'assicurato medesimo e de' suoi rappresentanti.

Se però il calo delle merci e le altre accennate perdite provengono da una causa *elementare*, di quelle cioè che stanno a carico dell'assicuratore, costui ne risponde.

La prova che il danno proviene da fatto dell'assicurato o de' suoi dipendenti, è a carico di chi allega il fatto medesimo.

Nonostante del resto l'accennata regola generale che esonera l'assicuratore dal rispondere dei danni provenienti dal fatto dell'assicurato e de' suoi mandatari, la consuetudine ha stabilito che la colpa del capitano e dell'equipaggio, detta *baratteria*, possa essere lasciata a carico dell'assicuratore. — Altri schiarimenti d'altronde daremo a questo proposito più sotto, parlando delle varie clausole d'uso che s'inseriscono nelle polizze d'assicurazione, e che hanno appunto per effetto di estendere o di restringere i rischi.

Veduta la *natura* dei rischi, giova esaminare il *tempo* ed il *luogo* nel quale essi corrono per l'assicuratore.

In quanto al tempo, le parti sono libere di fissarlo nella convenzione. — E qui bisogna distinguere le assicurazioni a *tempo determinato;* quelle *di fermo e di rispetto*, che contemplano una navigazione limitata a certi determinati mari; e quelle relative ad *un viaggio semplice* o *legato di andata e ritorno.*

Nelle assicurazioni a tempo limitato, come in quelle di fermo e rispetto, il periodo dei rischi corre per l'assicuratore entro il termine fissato; e se la nave perisca, senza che più se n'abbia notizia, presumesi perduta nel termine medesimo.

Nelle assicurazioni a viaggio, conviene distinguere quelle di nave da quelle di merci Per le prime, il rischio ha principio dal momento in cui il bastimento fa vela, e fine quando dà fondo nel porto cui era diretto. Per le seconde il rischio comincia dalla caricazione delle merci

e dura sino al loro scaricamento in terra, comprendendo anche i rischi corsi sulle piatte e sui battelli d'aleggio. — Nelle assicurazioni a viaggio, il contratto intendesi stipnlato pel primo viaggio e non può differirsi ad altro successivo. — Nelle assicurazioni a viaggio legato di andata e ritorno, il tempo della stazione nel porto di arrivo non va computato a carico dell'assicuratore, a meno di espresso patto in contrario.

Così nelle assicurazioni a tempo limitato e di fermo e rispetto, come in quelle a viaggio, il luogo dei rischi limitasi a certi contemplati mari; e se avvenissero i rischi in mari diversi, andrebbero a carico dell'assicurato. Per le prime la rotta è tracciata; per le seconde intendesi quella che è solita seguirsi nel viaggio indicato nel contratto, salvo il caso di dirottamento forzato prodotto da forza maggiore, come in appresso vedremo.

Parlando di assicurazioni di merci, il luogo de' rischi, oltre al mare navigato, contempla eziandio il bastimento sul quale sono quelle caricate; per lo che il *volontario* cambiamento di nave produce scioglimento del contratto e fa passare a carico dell'assicurato i rischi che potessero verificarsi. Se il cambiamento è *forzato*, resta a carico dell'assicuratore.

Affinchè cessi per *cambiamento* di visggio la risponsabilità dell'assicuratore, è necessario che il bastimento drizzi la prora a destinazione differente da quella contemplata in contratto. Una semplice *abbreviazione* del viaggio, per cui il bastimento effettui la spedizione in un porto più vicino di quello di destinazione e trovantesi sulla sua rotta, non altera punto il contratto. Il *prolungamento* invece fa cessare la risponsabilità dell'assicuratore per tutto il tratto che corre tra il porto contemplato ed il porto ove il bastimento si reca.

3.° Scendiamo ora al premio. — D'ordinario esso consiste in una somma di denaro dall'assicurato pagata all'assicuratore; ma nulla toglie che venga stabilito in un valore qualunque. Esso può essere determinato in una somma fissa per un dato viaggio, oppure in un tanto al mese; e può pattuirsi che sopravvenendo una gnerra sarà o no accresciuto.

Il premio è dovuto dal momento in cui gli oggetti furono esposti ai rischi; non prima che questa esposizione incominci; ma incominciata ch'ella sia, poco importa che il viaggio sia abbreviato, il premio è pur sempre dovuto.

Esso può essere pagato a contanti al momento del contratto, oppure dato a credito mediante un *biglietto di premio* dall'assicurato rilasciato all'assicuratore, e da quest'ultimo presentato, come un pagherò alla scadenza. L'assicurato ben può, come dicemmo, far assicurare il premio, e l'assicuratore farsi assicurare l'assicurazione.

D'ordinario il premio consiste in un tanto per % sul valore della cosa assicurata; ma non è punto necessario determinarlo, valida essendo la stipulazione di pagare il premio *a dovere*, cioè secondo gli usi, o di pagarlo sulla determinazione che ne verrà fatta da un terzo. — Se nulla si è stabilito, il premio fissato pel tempo di pace non subisce aumento al sopravvenire della guerra.

4.° Il consenso che le due parti contraenti prestano su tutti i punti anzienunciati, è (come notammo) elemento sostanziale della convenzione. — Laonde è necessario, prima di tutto, che le parti siano *capaci* di dare il consenso; e su ciò non aggiungeremo parola alle cose dette là dove trattammo in generale dei commercianti e delle loro obbligazioni.

Affinchè il consenso sia validamente dato fa d'uopo in secondo luogo, che il rischio posto in effetto esattamente corrisponda a quello indicato nel contratto; talchè ogni divario esistente fra il contratto di assicurazione e la polizza di carico porta nullità della convenzione. Nelle due polizze devono risultare eguali le indicazioni concernenti il nome e la qualità del bastimento, il capitano, il viaggio, le merci, la somma, il premio, i porti ecc.

Cause di nullità sono sempre le reticenze dell'assicurato, quando esse tendano a sminuire l'idea del rischio.

Art. 2.° *Della polizza d'assicurazione.* — Il contratto di assicurazione deve sempre essere redatto in iscritto; ed il titolo che lo comprova chiamasi *polizza d'assicurazione.*

L'art. 2, cap. I del Guidone del mare fa cenno di assicurazioni verbali, dette *di confidenza.* Sarebbe difficile il dire se queste abbiano preceduto le assicurazioni scritte, o se siensi introdotte per consuetudine dopo che queste erano già in vigore. Lo statuto di Venezia del 1586 contiene alcune regole riguardanti coteste verbali assicurazioni. Ma gli abusi ai quali esse potevano agevolmente dar luogo, massime servendo di maschera a scommesse ed a giuochi d'azzardo, indussero i legislatori a proibirle e ad ordinare che i contratti di sicurtà fossero sempre redatti in iscrittura.

La celebre ordinanza francese del 1681, prescrivendo la redazione, permetteva di farla in iscrittura privata. Fu questo un progresso relativamente a certe legislazioni anteriori, come ad esempio quella di Barcellona, le quali ordinavano la redazione in atto pubblico, sotto pena non solo di nullità, ma eziandio di ammenda. Questo eccessivo rigore non era punto necessario nè giustificato, e la maggior parte delle altre legislazioni non lo imitarono.

Esse invece si attennero al sistema della polizza privata. La redazione in iscritto fu però ritenuta necessaria in un contratto di stretto diritto, in cui ogni clausola ha un valore ed una influenza, in cui le reticenze, gli inganni, gli sbagli, così agevoli a commettersi nelle convenzioni orali, possono avere le più gravi e le più deplorabili conseguenze.

Non si può quindi che applaudire al legislatore nostro, il quale ha ordinato che il contratto di assicurazione sia fatto in iscritto sotto pena di nullità, aggiungendo poscia: può essere fatto per iscrittura privata.

Il medesimo dichiara che i sensali di assicurazione estendono i contratti, ossia le polizze di assicurazioni, in concorrenza dei notai: essi ne attestano la verità con la loro firma. Le parti contraenti possono però redigerle esse medesime.

Le compagnie d'assicurazione hanno tutte certe formole stampate contenenti le convenzioni che avranno luogo fra le parti [1]. Siffatte formole variano secondo gli usi d'ogni paese; e sovente per indicare che una assicurazione è stata fatta giusta le condizioni usitate, per esempio a Brema od a Londra, dicesi semplicemente: la polizza di Brema o di Londra. Oltre al riempimento dei vani lasciati in queste module stampate, vi si aggiungono poi a mano le clausole o convenzioni particolari che i contraenti hanno pattuito per compiere, modificare od anche abrogare le enunciazioni stampate.

Tutte queste clausole hanno lo stesso grado di efficacia e di forza; talchè se tutte possono coesistere, se non v'ha tra loro contraddizione, sono tutte ugualmente obbligatorie. In caso diverso, le clausole scritte devono prevalere sulle stampate.

La polizza non può contenere alcun intervallo in bianco, e ciò ad effetto di ovviare alle falsificazioni che siffatte lacune potrebbero cotanto agevolare. Però fu saviamente deciso dai tribunali che l'esistenza d'un intervallo in bianco in una polizza, comechè dia luogo a sospetti, non rende tuttavia nulla la polizza, quando non importi l'omissione d'una clausola sostanziale dell'atto.

Le polizze sono sovente firmate da parecchi assicuratori; se colui che ha firmato pel primo, ha enunciato di volere derogare a qualche clausola, sia stampata, sia manoscritta, nel corpo dell'atto, tutti quelli che sottoscrivono dopo di lui la stessa polizza, sono presunti avere ciò fatto sotto la stessa condizione.

Un principio simigliante regge la materia della data. Ogni assicuratore deve apporre la data della obbligazione ch'ei sottoscrive; se però questa menzione fosse omessa, e se la stessa polizza contenesse varie assicurazioni successive ed indipendenti le une dalle altre, le obbligazioni non datate sarebbero presunte portare la data medesima, non già della obbligazione datata che le precede, ma bensì della obbligazione datata che le segue; se poi non vi sono obbligazioni posteriori, o se essendovi, sono esse pure senza data, queste obbligazioni tutte varranno dal giorno della chiusura della polizza, cioè dal giorno in cui il notaio o sensale di assicurazioni ha apposto la data della formazione del contratto.

La stessa polizza può contenere più assicurazioni, sia quanto alle merci, sia quanto alla quantità del premio, sia quanto ai diversi assicuratori.

Quando vi sono vari contratti separati, riguardanti merci di diversa natura, comechè appartenenti alla stessa persona, a meno di una disposizione espressa, non può ammettersi l'unità di assicurazione.

Ma a provare la diversità dei contratti non basterebbe punto addurre la diversità degli assicuratori, o quella delle merci, o quella dei premi; e la decisione intorno al punto, se vi sia una o più assicurazioni, dipende tutta dalle circostanze e dal prudente criterio dei giudici.

[1] Noi pubblicammo i moduli di queste polizze nel nostro *Manuale di Contabilità per gli alunni delle Scuole tecniche*, pag. 52 e seg.

La polizza d'assicurazione può essere all'ordine ed anche al portatore; nel qual caso sono applicabili i principii che regolano la circolazione e la negoziazione dei *titoli di credito* muniti di queste clausole.

Nel mettere la data sulla polizza d'assicurazione, non basta indicare l'anno, il mese ed il giorno, ma bisogna notare eziandio se il contratto fu stipulato prima o dopo mezzogiorno.

La polizza deve esprimere il nome ed il domicilio di quello che fa assicurare; la sua qualità di proprietario, o di commissionario; il nome e la designazione del bastimento, il nome del capitano; il luogo dove le merci sono state o debbono essere caricate; il porto o la rada d'onde il bastimento ha dovuto o debbe partire; i porti o le rade dove debbe caricare o scaricare; i porti o le rade dove debbe entrare; la natura ed il valore o la stima delle merci e degli oggetti che si fanno assicurare; i tempi nei quali i rischi debbono cominciare e finire; la somma assicurata; il premio od il costo dell'assicurazione; la sottomissione delle parti al giudicio d'arbitri in caso di controversia, se così siasi convenuto; e generalmente tutte le altre condizioni nelle quali le parti abbiano convenuto.

V'hanno formole consacrate dalla consuetudine, e formanti, a così dire, un linguaggio tecnico e convenzionale, per esprimere nella polizza le clausole speciali con le quali le parti ampliano o limitano i loro obblighi rispettivi.

Queste clausole e le relative formole possono riguardare: 1.° la cosa assicurata; 2.° la designazione del rischio posto a carico dell'assicuratore; 3.° il numero e l'estensione dei pericoli; 4.° il premio pattuito. — Gioveranno qui alcuni cenni su questi diversi punti.

1.° Fra le clausole riguardanti la cosa assicurata, notabilissima è quella indicata con la formola: *per navi o merci così estimate d'accordo, valendo o non valendo.* Essa suol mettersi onde esonerare l'assicurato dall'obbligo di provare il preciso valore della cosa assicurata; talchè quando anco nel valore da lui dichiarato siavi eccesso, l'assicuratore ha con tale formola rinunciato al diritto d'impugnare per siffatta causa il contratto, a meno che fossevi intervenuta frode e falsificazione; nel qual caso la sopradetta clausola sarebbe senza effetto. L'uso però introdusse la regola di potere impugnare la clausola *valendo o non valendo,* allorchè l'eccesso superi di un quarto il valore reale calcolato (a seconda delle convenzioni) o al luogo d'acquisto, od a quello di destinazione.

Accade talora che ad un negoziante importi che non si sappia da altri ch'egli possiede una merce cui vuol fare assicurare. Egli allora dà ad un altro il mandato di procedere all'assicurazione, senza dichiarare il nome del proprietario: questo mandatario usa in tal caso nella polizza, le formole: *per conto di chi spetta, o di chicchesia.* Il mandatario stesso deve però produrre la polizza di carico e la prova del mandato.

2.° Riguardo all'esistenza ed alla designazione del rischio, una prima clausola usitata nelle polizze è quella che risulta dalla formola: *a buona*

od a cattiva notizia; con la quale si rinuncia al calcolo legale delle distanze, e si ammette la possibilità di provare il sinistro anche contro la presunzione ivi sancita.

Quando l'assicurato vuole riserbarsi la facoltà d'imbarcare il carico sovra uno od altro bastimento, o di affidare la nave a questo, o a quel capitano, a sua scelta, mettesi la clausola *quovis*, voce latina che vale: *con quello che vuoi*. È da notarsi però che questa clausola non sana mai l'innavigabilità del bastimento, nè conferisce il diritto di ripartire fra più navi il carico.

Perchè l'assicurato goda un tale diritto, è necessario inserire la clausola: *una o più navi, uno o più bastimenti*. E se si è determinata la quantità di merci da mettersi sopra ogni legno, questa proporzione debbe osservarsi; altrimenti la quantità eccedente che fosse sopra un bastimento resterebbe a rischio dell'assicurato.

Mercè la clausola: *con facoltà di fare scali*, vien permesso al capitano di sostare volontariamente in porti intermedi, invece di compiere direttamente e senza approdo il viaggio. Questa facoltà però deve essere intesa ed usata ragionevolmente: in altri termini, se il capitano può fare gli scali per raccogliere acqua, caricare o scaricare merci, non gli è lecito tuttavia fermarsi per mero capriccio o per troppo lungo tempo. La facoltà medesima non comprende quella di dirottare e di approdare a porti non compresi nella linea della navigazione assegnata alla nave. Per conferire un tale potere, fa d'uopo esista la clausola: *con facoltà di dirottare, fare scali a diritta e a sinistra*.

La *facoltà di retrogradare*, o *andare avanti e indietro*, se non va unita a quella *di dirottare*, è limitata semplicemente al viaggio assicurato, e fra i due termini di partenza e di arrivo.

Con la clausola *di più veri nomi* o *di chi per esso*, l'assicuratore rinuncia all'indicazione precisa del capitano.

3.° La legge ha determinato l'estensione dei rischi ceduti dall'assicurato all'assicuratore, quando le parti conservano il silenzio. Ma è loro permesso (siccome già di sopra notammo) di estendere i rischi medesimi con patti particolari. A tal fine tende la clausola: *compresa la baratteria del capitano e dell'equipaggio*, mercè cui l'assicuratore si assume i danni provenienti non solo da forza maggiore, ma eziandio da negligenza, colpa o frode del capitano e della gente di bordo, a meno che siano avvenuti anche per colpa dell'armatore, il cui fatto non può mai essere assicurato. Sono casi di baratteria la fuga dolosa, con intenzione di defraudare tutto o parte del carico, gli illeciti cambi marittimi, i dirottamenti non permessi, il naufragio od altro disastro procurato, i getti fraudolenti ecc. ecc.

Se la clausola precedente estende i rischi, quella detta di *franchigia* li restringe. Le formole con lo quali la si esprime variano col variare dei rischi che s'intende affrancare.

Per la clausola *franco di avaria*, l'assicuratore è esonerato da tutti i danni non costituenti un sinistro maggiore, per cui si fa lecito l'abbandono.

Sogliono le polizze di assicurazione portare in calce una tabella di merci, divise, a seconda della loro natura e dell'estensione relativa dei pericoli che presentano, in varie categorie, statuendosi che, ove sopravvenga un sinistro, si farà una deduzione d'un tanto per %, e l'assicuratore pagherà solo l'eccedenza di questa quota riservata. Quattro sono per lo più siffatte categorie: nella prima la franchigia è totale per l'avaria particolare, e del 5 per % per l'avaria generale; nella seconda è del 3 per % sovr'ambe le avarie; nella terza, del 5 per %, e nella quarta del 10 per %. Se l'assicurazione è fatta per lotti e relativa ad una determinata quantità di merci, con la condizione di regolare l'*avaria a lotti* (non mai minori di duemila lire), la franchigia, come l'assicurazione stessa, dev'essere fissata sui rispettivi numeri dei lotti sui quali cade l'avaria. Quando mancano i lotti, l'avaria si regola in massa.

4.° Qualunque siano le evenienze che si verificano dopo la stipulazione del contratto, il premio pattuito resta identico, sebbene abbiano potuto crescere o diminuire notabilmente i rischi assuntisi dall'assicuratore. Ma se le parti hanno pattuito, che sopravvenendo una guerra marittima, il premio sarà aumentato, questa clausola deve essere osservata.

La guerra si verifica col semplice fatto delle ostilità scoppiate; nè è necessario che nella guerra trovisi implicata la potenza a cui appartiene l'assicurato, a meno di contraria stipulazione; ma in tutti i casi richiedesi che si tratti di effettiva guerra marittima, chè una guerra terrestre non apporterebbe quell'aumento di rischio a cui l'aumento del premio è ragguagliato.

Oltre le polizze contenenti le indicate clausole, la consuetudine commerciale ne ha introdotto e legittimato un'altra specie, detta *Sicurtà di buona fede*, la quale, sebbene non assistita dalla legge nè conferente azione giuridica, ingenera una obbligazione naturale che i trafficanti e gli assicuratori che si rispettano sogliono scrupolosamente osservare (¹).

La polizza di assicurazione può essere munita della clausola *all'ordine*, che le conferisce il carattere di libera girabilita e negoziabilità, assoggettandola quindi alle regole, che parlando dei titoli cambiarii, abbiamo diligentemente esposte.

Art. 3.° *Degli obblighi e delle azioni dell'assicurato.* — Allorquando un sinistro preso dall'assicuratore a suo rischio e pericolo toglie all'assicurato la disposizione degli oggetti che avea messi in mare, vi è *perdita;* e l'assicurato acquista il diritto di reclamare contro all'assicuratore, fino a concorrenza della somma garantita, il valore degli oggetti perduti.

So la cosa assicurata appartiene a più persone, bisogna distinguere: o la cosa appartiene in comune a queste persone, e allora non vi è che una sola azione, e gli assicurati si considerano siccome soci; oppure ciascuno assicurato ha nella cosa la sua porzione particolare, ed allora vi hanno taute separate assicurazioni, ed ognuno a parte può agire contro l'assicuratore, senza esaminare i diritti degli altri.

(¹) Nel già citato nostro *Manuale di Contabilità per gli alunni di Scuole Tecniche* abbiamo dato esemplari così delle Polizze ordinarie come di quelle di buona fede.

Se una stessa cosa fu assicurata da vari assicuratori, bisogna pure distinguere: o questi hanno assicurato insieme, ed allora sono obbligati solidarii, a meno di patto in contrario senso; oppure le assicurazioni furono fatte distintamente, ed allora ciascun assicuratore deve essere azionato separatamente, perchè accade in tal caso come se vi fossero tante diverse assicurazioni.

L'assicurato che agisce contro l'assicuratore, deve provare: 1.° la sua qualità, cioè il diritto emanante dalla polizza; 2.° che l'evento da questa preveduto, avvenne; 3.° che le cose danneggiate o perdute per questo evento, esistevano al momento del sinistro; 4.° che queste cose avevano un valore eguale almeno alla somma per cui vennero assicurate; 5.° ch'esse erano di sua proprietà, o ch'egli aveva un dato interesse alla loro conservazione, o che infine divenne cessionario di colui, al quale quelle cose dianzi appartenevano. — Esaminiamo distintamente ciascuno di questi punti.

Il primo è talmente chiaro, da non aver bisogno di peculiari spiegazioni.

La prova degli accidenti si fa diversamente, secondo la diversa loro natura.

Una tempesta, un naufragio, un urto non hanno ben sovente altri testimonii, chè il cielo ed il mare; e la legge non può esigere che di questi sinistri si offrano in tutti i casi prove egualmente assolute. Il più delle volte la relazione del capitano deve bastare; salvo al giudice il diritto d'interrogare e il capitano stesso e le persone dell'equipaggio, e salva sempre all'assicuratore la prova del contrario. — Ma se il rapporto del capitano ed il suo testimoniale nautico è il mezzo più semplice e più sicuro per accertare l'evento, non per questo è tolto all'assicurato, nel caso che il rapporto mancasse, di produrre altre prove; e la notorietà pubblica stessa può talora essere invocata. Basta che il giudice acquisti una certezza morale che il fatto sta in questo o quel modo, fondato sopra ragionevoli prove, per legittimare la sua decisione. Che se, invece di trattarsi di naufragio, urto, getto od altro simile accidente, si avesse all'incontro a deplorare una perdita per preda, rappresaglia, arresto di principe, non mancherebbero prove ancor più sicure nelle informazioni ufficiali, corroborate anche dalla corrispondenza del capitano e dei principali dell'equipaggio.

Ma, oltre alla realtà del sinistro, l'assicurato deve provare che le cose andatevi soggette effettivamente esistevano. Lo scopo dell'assicurazione è quello di riparare ad una perdita reale, non già di servire di maschera ad una pura scommessa; e scommessa, non vera assicurazione, sarebbe quella in cui, per essere pagato, bastasse all'assicurato accertare l'evento del caso fortuito preveduto nella polizza. Talvolta però quest'ultima contiene una clausola nella quale l'assicuratore dichiara aver riconosciuto le cose assicurate, e verificatele; e l'effetto di questa enunciazione si è di esonerare l'assicurato dalla prova di cui sopra, salvo però sempre all'assicuratore il diritto di provare che fu ingannato, e che le cose realmente caricate all'epoca dell'assicurazione,

furono tolte ai rischi prima che il sinistro avvenisse. Non possiamo inoltre negare, che una clausola siffatta può, secondo i casi, destare qualche sospetto sulla natura del contratto, e dar luogo a temere che questo si risolva in una specie di scommessa; motivo questo per indurre i giudici ad essere molto guardinghi. La prova dell'esistenza delle merci si fa per mezzo della Polizza di carico, delle Bollette doganali, della corrispondenza del Commissionario, degli attestati dello equipaggio, ecc.

Provata l'esistenza, è d'uopo accertare il valore delle cose assicurate. Ciò si ottiene dai termini della polizza stessa, che dee contenere tale indicazione; o, in difetto, il valore è constatato dalle fatture, dai libri del compratore o del venditore; e se mancavano siffatti mezzi di prova, si ricorre all'estimo. Questa operazione, rispetto alla nave, deve comprendere non solo il corpo e chiglia, ma eziandio gli attrezzi; e deve riguardare tutte queste cose nello stato in cui si trovavano non nel momento del sinistro, ma in quello dell'assicurazione. Riguardo alle merci, la loro perizia deve dar loro un valore eguale al prezzo che avevano al tempo ed al luogo del caricamento, compresi tutti i diritti pagati e le spese fatte sino a bordo. Infatti, si è soltanto fino a concorrenza di questo valore che si presume aver voluto l'assicuratore correre i rischi; nè vi si può comprendere l'aumento di valore che le merci avrebbero acquistato, se superando il sinistro fossero arrivate a buon porto, e vi si fossero vendute, perchè è espressamente proibita l'assicurazione del profitto sperabile delle merci. Ogni effetto il cui prezzo è stipulato in moneta straniera, è valutato al prezzo che la moneta stipulata vale in moneta dei Regii Stati, secondo il corso contemporaneo alla sottoscrizione della polizza. Se l'assicurazione è fatta sul ritorno da un paese, ove il commercio non si fa che di permuta, e se la valutazione delle merci non è fatta nella polizza, essa è regolata secondo il valore delle merci date in cambio, con aggiuntevi le spese di trasporto.

Quando l'assicurato ha fornito tutte queste prove, deve inoltre far risultare del suo interesse alla conservazione delle cose assicurate, cioè se a titolo di proprietario, mandatario od altro. Altrimenti, l'assicurazione potrebbe servir di velo ad una mera scommessa che le parti farebbero sopra l'eventualità dei sinistri a cui le cose d'un terzo potessero soggiacere, cosa che (come più volte notammo) è dalla legge vietata.

Ciò tutto stabilito, l'assicurato è ammesso ad agire contro l'assicuratore pel pattuito risarcimento. Le azioni ch'egli può intentare sono due, a seconda dei casi. Trattandosi di sinistro maggiore, alternativamente col diritto di farsi indennizzare della perdita sofferta, egli ha quello di abdicare invece la proprietà di ciò che avanza o può avanzare delle cose assicurate, all'assicuratore, esigendone il prezzo da lui. È questa *l'azione di abbandono.* — Trattandosi invece di sinistri minori, l'assicurato non ha che la facoltà di domandare riparazione del danno patito, il che nomasi *azione di avaria.* — Sì dell'una che dell'altra, nell'articolo seguente.

Art. 4.° *Degli obblighi e delle azioni dell'assicuratore.* — Obbligo in generale dell'assicuratore è il risarcimento promesso all'assicurato in caso di sinistro. — Ma doppia, come or ora accennammo, è la forma che quest'obbligo può rivestire, a seconda che viene intentata dall'assicurato l'azione di abbandono, o quella di avaria. — Occupiamoci innanzi tutto della prima di queste due azioni.

L'*abbandono* è l'atto per cui l'assicurato rinunzia all'assicuratore la proprietà della cosa assicurata. Nei casi in cui l'abbandono è dalle leggi permesso e scelto dall'assicurato, quest'ultimo ha diritto di ripetere dall'assicuratore la somma integrale dell'assicurazione, o se questa somma non fu prestabilita, il valore estimativo della cosa assicurata.

Siccome bene osserva il Pardessus, sembra a prima giunta che l'abbandono sia una cosa inutile, ed anzi contraria alla natura stessa del contratto di assicurazione; giacchè con questo contratto medesimo l'assicuratore non è già riputato assumere la proprietà nè la compera degli oggetti assicurati, ma solamente si obbliga a risarcire i danni che questi possono eventualmente soffrire in virtù di certi determinati casi. Quando egli abbia adempito a questa obbligazione, pare ingiusto il costringerlo ad accollarsi la proprietà di cose oltremodo danneggiate, invece di lasciarlo in arbitrio di supplire con una semplice prestazione pecuniaria alle riconosciute loro diminuzioni di valore.

Ma questi dubbi cessano dopo un più accurato esame della materia; e se osserviamo le gravi difficoltà che spesso incontransi nel regolare i rispettivi diritti delle parti, gli ostacoli che offre il ricupero di cose che si hanno per ismarrite, lo scopo principalmente delle assicurazioni marittime, quello cioè di non conservare all'assicurato rottami ed informi residui, ci convinceremo di lieve che l'ingiustizia non è che apparente, e che l'abbandono in materia d'assicurazione punto non lede l'equità.

Egli è bensì vero, che l'abbandono essendo in generale molto oneroso per l'assicuratore, doveva la leggo limitare i casi in cui potesse aver luogo.

Dovendo noi esporre qui la dottrina contenuta in cotali disposizioni legislative, divideremo le considerazioni nostre a siffatto proposito relative in tre parti, destinate ad esaminare: 1.° quali casi possano dar luogo all'abbandono; 2.° entro qual termine e con quali forme debba esser fatto; 3.° gli effetti che produce.

Casi dell'abbandono. — Questi casi sono di 6 specie, secondo il nostro Codice commerciale; e prima di passarli in distinta rassegna, osserveremo che questa numerazione è tassativa, e non può ricevere estensione, a meno di convenzione in contrario; vale a dire, che si richiede una espressa dichiarazione tra le parti, sia per *escludere* alcuni casi in cui l'abbandono potrebbe esser fatto, sia per *aggiungerne* altri dalla legge taciuti.

1.° *L'abbandono può esser fatto in caso di preda.* — Il motivo si è che quando un bastimento vien predato dai corsari, vi ha presunzione

della sua perdita totale ed irreparabile. — Tuttavia è da osservarsi che non sempre la preda ha per immediata conseguenza la perdita intera effettiva. Può avvenir caso che il bastimento sia liberato o dal suo equipaggio, o da un corsaro della sua propria bandiera, o da un legno da guerra dello Stato. Ora, in qualunque circostanza il legno catturato ritorni in potere del proprietario, questi non può più farne l'abbandono all'assicuratore, da cui si farà invece pagare per azione d'avaria le spese che gli fossero occorse pel ricupero della nave. Che se però l'abbandono fosse stato fatto dopo la preda e prima del ricupero, l'assicuratore non potrebbe più obbligare l'assicurato a riprendersi il bastimento, sotto pretesto che, cessata la causa dell'abbandono, deve pur l'effetto, cioè l'abbandono stesso, cessare; perciocchè quando la proprietà del legno è nell'assicuratore trasferita, lo è immutevolmente e senza condizione.

Il bastimento caduto in mano de' corsari nemici può venir liberato non solo coi mezzi violenti sopra indicati, ma eziandio per via del riscatto, ovvero di un accordo amichevole tra il capitano catturato ed il corsaro. In tal caso l'assicurato è in obbligo di notificare nel più breve termine possibile all'assicuratore la convenzione da lui fatta; e l'assicuratore ha la scelta di assumere l'accordo per conto proprio o di rinunziare. Egli è tenuto di notificare la sua scelta all'assicurato nelle ventiquattro ore che seguono la notificazione dell'accordo. Se dichiara di assumere l'accordo a suo profitto, egli è tenuto di contribuire senza dilazione al pagamento del riscatto nei termini della convenzione ed a proporzione del suo interesse, e continua a correre i rischi del viaggio in conformità del contratto d'assicurazione. Se dichiara di rinunziare al profitto dell'accordo, egli è tenuto al pagamento della somma assicurata, senza potere nulla pretendere degli effetti riscattati. Quando l'assicuratore non ha notificato la sua scelta nei termini suddetti, si reputa avere rinunziato al benefizio dell'accordo.

2.° *L'abbandono può esser fatto per causa di naufragio.* — Si distinguono due specie di naufragi: il *naufragio assoluto* è quel sinistro in cui un legno è sommerso per effetto dell'agitazione violenta delle acque, dell'azione dei venti, della tempesta e della folgore, in modo che s'inabissa completamente nel mare, e che soltanto i rottami sopravanzano. Il *naufragio presunto* (detto ancora *urto con rottura*) è quel sinistro per cui un bastimento battendo in un basso-fondo, negli scogli, o sulla riva, prova per la violenza dell'urto una frattura, sia totale, sia nelle sue parti essenziali, per guisa che rimane aperto o pieno d'acqua, senza scomparire assolutamente, ma restando nella fisica impossibilità di continuare la navigazione.

Dal momento che una nave ha provato l'uno o l'altro di questi accidenti, vi ha luogo ad abbandono. Le autorità competenti procedono alla direzione e sorveglianza dei lavori di salvataggio e stendono i processi verbali, i quali servono di prova del sinistro; e quand'anco fossero alterati o fatti in modo incompleto ed arbitrario, l'assicuratore non può per questo rifiutarsi all'abbandono, salvo però il suo ricorso

contro l'agente prevaricatore. Bensì il capitano e la ciurma sono obbligati a lavorare al ricupero di tutto ciò che è possibile riavere del bastimento naufragato; come pure vi è astretto l'assicurato che trovasi sul luogo del sinistro.

3.° *L'abbandono può esser fatto per causa di innavigabilità per sinistro di mare.* — Può accadere che un bastimento, senza far vero naufragio nè assoluto, nè presunto, sia pur nondimeno ridotto all'impossibilità di continuare la sua navigazione, in seguito ad un urto non accompagnato da rottura. Il capitano deve adoperare i mezzi che stanno in poter suo per rimettere la nave in istato di raggiungere la sua destinazione; e se malgrado ciò il legno rimane arenato o impossibilitato a navigare, l'assicurato provando debitamente questa innavigabilità, e dimostrando che non avvenne per sua colpa, può far l'abbandono, sia che l'assicurazione riguardi il bastimento, sia che concerna le merci caricatevi.

Ma l'effetto è nei due casi assai diverso. — L'innavigabilità del bastimento pon fine all'assicurazione su corpo e chiglia, perchè il legno vien così dichiarato incapace di compiere la sua destinazione. L'assicuratore ne aveva guarentito il felice arrivo: l'innavigabilità ponendovi insuperabile ostacolo, ne viene per conseguenza che l'assicurato può farne l'abbandono come in qualunque altro caso di perdita. — Ma non così per le merci. L'assicuratore avea guarentito l'arrivo delle facoltà, non quello della nave, la quale non figura in questo contratto che come mezzo accidentale di trasporto. Finattantochè la nave, su cui furono imbarcate le merci, è in grado di adempiere la sua missione, è interesse dell'assicuratore di non cambiare il veicolo; ma quando la nave è innavigabile, egli ha un interesse ben maggiore, che è quello d'evitare l'abbandono; e questo interesse impone di ricercare altri mezzi per effettuare il trasporto. Quindi è che il capitano e gli assicurati stessi, se sono presenti, debbono occuparsi, a spese e rischi bensì dell'assicuratore, di trovare e noleggiare un nuovo bastimento per traslocare le merci alla loro destinazione. L'abbandono adunque non può qui aver luogo immediatamente e pel solo fatto dell'innavigabilità, fa mestieri lasciar correre un intervallo di tempo, variabile secondo i luoghi, durante il quale il capitano dee far ricerca della nuova nave; che se non la trova, l'abbandono può farsi, quand'anco la merce non sia avariata, a meno di convenzione in contrario nella polizza.

È d'uopo sempre del resto che l'innavigabilità sia pronunciata dall'autorità competente; e la nave che ritornasse al luogo di partenza, per paura che si avesse a trovarsi essa innavigabile, non potrebb'essere considerata tale, e questa rottura del viaggio porrebbe fine ai rischi e quindi agli obblighi dell'assicuratore. Per determinare la innavigabilità d'un bastimento, il magistrato locale deve regolarsi non solo sul fatto materiale dell'arenamento o dell'urto, ma eziandio sovr'altre estimabili circostanze. E, per esempio, dovrebbe giudicare innavigabile un bastimento, che per essere riparato richiedesse un tempo ed una spesa

uguale a quelli richiesti per costrurne un nuovo; sarebbe pur caso di innavigabilità, se il capitano non trovasse sul luogo mezzi di credito sufficienti per procurarsi la somma necessaria a riparar la nave o prenderne un'altra.

Ma quand'anco l'innavigabilità sia riconosciuta e dichiarata, l'assicuratore è però sempre in facoltà di esaminare e discutere le cause che hanno prodotto l'innavigabilità medesima, per vedere se esse sieno di quei fatti, dei quali è egli obbligato a rispondere. — E qui possono darsi tre ipotesi distinte.

I fatti che hanno dato luogo all'innavigabilità, possono essere tutti di quelli che l'assicuratore assunse a suo rischio e pericolo; ed allora tutte le conseguenze, e quindi l'abbandono, ricadono sull'assicuratore medesimo.

O quei fatti sono in parte della specie posta a carico dell'assicuratore, ed in parte di quelli, dei quali non è obbligato a rispondere. In tal caso, la prima di queste circostanze basta per far sì che l'assicuratore non possa rifiutar l'abbandono, essendo impossibile di fare sui luoghi e nel tempo della dichiarazione d'innavigabilità, una distinzione nelle spese necessarie alla riparazione della nave; e dal momento che una delle cause, di cui l'assicuratore è risponsabile, avea richiesto questa riparazione, bisognava fare anche tutte le altre, senza cui un bastimento non avrebbe potuto continuare il suo viaggio.

O finalmente, i fatti che hanno provocato la dichiarazione d'innavigabilità, sono tutti nel novero di quelli rimasti a carico dell'assicurato. Se l'assicuratore riesce a provarlo, e se i giudici della causa riconoscono, esaminate le circostanze, che questa prova è convincente, possono respingere la domanda dell'abbandono. Avviene, per esempio, che una nave, senza aver subito alcun sinistro di quelli che stanno a carico dall'assicuratore, trovisi inetta a continuare il suo cammino, sia perchè non vi fu provvista sufficiente di viveri, sia per cordami rotti, per vele od alberi messi fuori di servizio da cause ordinarie e non da fortuna di mare. Il capitano ferma la sua navigazione; cerca di fare un imprestito per eseguire le provviste e le riparazioni; non ne trova; l'autorità locale dichiara dopo ciò tutto l'innavigabilità; questa dichiarazione non è in tal caso sufficiente per autorizzare l'assicurato a fare l'abbaudono; perchè essa fu la conseguenza di fatti dei quali ei solo fu responsabile e non l'assicuratore.

Avvertimmo poc'anzi che l'innavigabllità doveva essere dichiarata dal magistrato competente. Ma vi hanno casi in cui è impossibile ottenere questa dichiarazione, perchè non si ha nè tempo nè mezzi di ricorrere al magistrato che può ivi esistere. Per esempio, un bastimento è in alto mare; il capitano lo riconosce innavigabile; e lo è diffatti talmente, che la salvezza dell'equipaggio richiede di abbandonare tosto la nave. Passa in quelle acque un altro legno, sul quale gli uomini del primo vengono imbarcati. In tale ipotesi, i giudici esaminano il rapporto del capitano, lo confrontano con quello del capitano salvatore;

riconoscono se il primo non poteva regolarsi diversamente; e nell'affermativa possono benissimo accogliere favorevolmente la domanda di abbandono fatta dall'assicurato, senza esigere la prova che il legno fu inghiottito dalle onde.

4.° *L'abbandono può farsi per arresto di principe.* — L'arresto è l'ostacolo, che per motivi d'interesse pubblico o presunti tali, un sovrano oppone alla partenza di tutti o di alcuni bastimenti trovantisi nei porti di sua sovranità, senza distinzione se siano di suoi sudditi o di forestieri.

L'arresto può venire o dal governo di cui l'assicurato è suddito, o da un governo forestiero; e in ambi i casi non può dar luogo ad abbandono, se non è fatto dopo che il viaggio è incominciato.

L'arresto può avere diverse cause. Le une hanno per oggetto di togliere all'assicurato la proprietà delle cose assicurate; le altre, di rendere semplicemente incerta la restituzione delle cose medesime. Nel primo caso è mestieri distinguere se l'assicurato viene espropriato senza alcuna indennità, circostanza in cui può farsi l'abbandono; o se riceve un prezzo qualunque del fatto suo che gli vien tolto, nella quale ipotesi non ha diritto ad abbandonare la proprietà all'assicuratore; solamente se il prezzo che ha ricevuto non pareggia il valore primitivo di compera aumentato del nolo ed altre spese accessorie, del premio di assicurazione, degli interessi, ecc., può allora domandare il complemento per azione d'avaria, ovveramente far l'abbandono *per perdita di tre quarti*, come accenneremo al N.° 6.°.

Anche quando l'assicurato non riceve indennità delle cose arrestate da Potenza, possono darsi casi in cui l'abbandono non venga ammesso. Se, per esempio, vengono tolte all'assicurato le cose sue, non a titolo d'embargo, ma bensì di confisca dallo Stato di cui egli è suddito, per contravvenzione alle leggi, non può far l'abbandono, perchè questo rischio non ha potuto lecitamente esser materia d'assicurazione. Similmente, quand'anco la confisca venga fatta da Potenza straniera, l'assicuratore può liberarsi dall'abbandono quando provi che la possibilità di questa confisca medesima non ha potuto essergli nota, o che fu la conseguenza d'una manifesta colpa dell'assicurato. Così, per esempio, quando un bastimento destinato al contrabbando forestiero viene all'estero confiscato, non si fa luogo all'abbandono, se non nel caso in cui l'assicuratore conoscesse la destinazione della nave, che lo esponeva a tal fatta di pericolo.

5.° *L'abbandono può esser fatto per mancanza di notizie.* — Se, spirato un anno dal giorno della partenza del bastimento o dal giorno al quale si riferiscono le ultime notizie ricevute pei viaggi ordinari, e dopo due anni pei viaggi di lungo corso [1], l'assicurato dichiara non avere ricevuta alcuna notizia del suo bastimento, egli può fare abbandono all'assicuratore e chiedere il pagamento dell'assicurazione, senza che

[1] So o riputati viaggi di lungo corso quelli che sono diretti a coste e paesi posti al di là dello stretto di Gibilterra, eccettuato il littorale Europeo ed Africano sino al Sund e sino al Capo Verde, il Mar Baltico e le Isole Britanniche, Madera e le Canarie.

vi sia bisogno dell'attestato della perdita. Infatti, la perdita d'una nave è tale avvenimento, che non sempre si può con certezza conoscere, attesa la vastità de' mari e la solitudine in mezzo alla quale può compiersi il dramma terribile d'un naufragio. Era dunque mestieri contentarsi, in alcuni casi, d'una semplice presunzione; altrimenti, l'assicurato non potrebbe profittare della garanzia che pure egli ha pagata; e l'utilità dell'assicurazione, ove si restringesse ai soli casi di matematica certezza della perdita, sarebbo soverchiamente limitata. Ma, acciocchè l'assicurato possa valersi di questa presunzione legale, è mestieri che non solo egli, ma nessun altro non abbia ricevuto notizia del bastimento, dopo i termini sovra indicati. Che se gli assicuratori ebbero notizie, sebbene non assolutamente autentiche, ma verosimili, la domanda dell'assicurato per l'abbandono dev'essere respinta.

6.° *L'abbandono può essere fatto in caso di perdita o deterioramento dei $^3/_4$ del valore della cosa assicurata.* — Se la perdita che subisce un oggetto è tale che più non permetta di ritrarne profitto alcuno, viene assimilata alla perdita totale, e dà luogo all'abbandono. Ma la diminuzione del valore della cosa assicurata, ridotta a tali proporzioni che più non serve a nulla, può avvenire sia riguardo alla *quantità* (che è precisamente il caso di *perdita*), sia in ordine alla *qualità* (che forma quello di *deterioramento*).

Per citare alcuni esempi, vi ha perdita della nave, quando per baratteria, se gli assicuratori ne rispondono, il capitano ha venduto il legno, senza farne prima giudicare l'innavigabilità. Vi ha perdita delle merci, quand'esse sono predate, sommerse, abbruciate. In tutti questi ed in altri simili casi, la perdita dei $^3/_4$ reputasi perdita totale, e può autorizzare l'abbandono.

Per determinare la deteriorazione (ossia la sostituzione d'una qualità inferiore ad altra superiore) è d'uopo dedurne in prima i deterioramenti di cui non rispondono gli assicuratori; in seguito valutare le merci, in qualunque luogo si suppongano esistenti, come se non avessero subìto cambiamento alcuno, e determinare il valore che avrebbero in quel luogo medesimo, nello stato in cui realmente si trovano in virtù dei sinistri sui quali l'assicurato fonda la sua domanda d'abbandono, la quale deve ammettersi allora se la deteriorazione è dei $^3/_4$. Notisi però che la perdita o il deterioramento non deve risultare che da danni effettivi e materiali e provenienti da sinistri marittimi; nè vi si possono computare gli aumenti di prezzo che fossero risultati da spese fatte dall'assicurato.

Tali sono gli avvenimenti che possono autorizzare quest'ultimo a domandar l'abbandono. Ma, in qualunque caso, l'assicuratore è ammesso alla prova dei fatti contrari a quelli contenuti negli attestati prodotti dall'assicurato. Però l'ammissione alla prova di tali fatti non sospende la condanna dell'assicuratore al pagamento provvisorio della somma assicurata, mercè l'obbligo dell'assicurato di dare sicurtà; la quale è estinta dopo spirati quattr'anni, se non vi fu istanza giudiziale.

Delle forme e dei termini dell'abbandono. — Sebbene in qualche raro caso l'abbandono possa tornare profittevole all'assicuratore, nulla d'ordinario può riuscirgli più gravoso; e perciò l'assicurato dee fare in modo che non giunga al primo nè improvviso nè accompagnato da forme atte a renderglielo vieppiù duro e pregiudizievole.

Ei deve quindi significare all'assicuratore tutti gli avvisi che può ricevere, da qualunque parte gli pervengano, concernenti le cose assicurate, e ciò quand'anco egli dubiti della certezza ed autenticità di tali notizie [1]. Queste devono essere notificate nei tre giorni dal ricevimento, i quali si computano non già dal giorno in cui la nuova è divenuta pubblica e notoria nel luogo ove l'assicurazione è stata fatta, ma bensì dal momento che venne a particolare cognizione dell'assicurato.

Ma, nell'atto che l'assicurato annunzia all'assicuratore il sinistro avvenuto alla nave, non è necessario che esponga la scelta fra l'abbandono o l'azione d'avaria; basta ch'egli ne faccia la riserva, e che adempia, nei termini particolari a ciascuno di questi due atti, le formalità richieste per conservare il suo diritto.

L'assicurato deve inoltre dichiarare le assicurazioni che ha fatto fare, comprese quelle che ha ordinate, ed il denaro preso a cambio marittimo sia sul bastimento, sia sulle merci. Lo scopo di questa legge si è di mettere l'assicuratore in grado di verificare, se le assicurazioni non eccedevano il valore di ciò che restava libero delle cose già affette a prestiti, e di domandare il ristorno. Così avviene, se, per esempio, un mercante ha fatto assicurare 20,000 lire sopra 30,000 di mercanzie, intendendo che questa assicurazione abbracci la totalità del suo carico. Ma, siccome il valore effettivo eccede la somma assicurata, ei rimase libero, pria della partenza della nave, di torre a cambio marittimo sugli stessi effetti, fino a concorrenza di 10,000 lire; soltanto è in obbligo di dichiararlo quando ei viene a far abbandono.

Che se la significazione d'abbandono non contenesse siffatta dichiarazione concernente le assicurazioni ed i prestiti a tutto rischio, non per questo sarebbe nulla; ma il termine, entro il quale or ora vedremo che l'assicuratore dee fare il pagamento, correrebbe soltanto dal giorno in cui questa omissione venisse riparata.

In caso di dichiarazione fraudolenta (come, per esempio, se l'assicurato dissimulasse dolosamente alcune assicurazioni od alcuni prestiti a tutto rischio, anteriori alla polizza che dà luogo all'abbandono) ei verrebbe privato degli effetti dell'assicurazione, e sarebbe tenuto a pagar le somme prese a cambio marittimo non ostante la perdita o la preda del bastimento. Ma se non ci fu frode, questa pena non viene incorsa, essendovi allora luogo soltanto al ristorno.

[1] Se l'assicurato, che ha ricevuto notizie della nave, ha fatto azioni che mostrassero la sua piena fiducia in quegli avvisi, viene infallibilmente condannato, ove si astenga dal comunicarle all'assicuratore, ai danni ed interessi. Ma se tutta la condotta dell'assicurato mostrasse ch'ei non accordava alcuna credenza a quelle voci, perchè realmente la fonte da cui venivano ne era poco meritevole, qualunque l'obbligo morale di denunciarle in lui sussistesse, pure verrebbe agevolmente scusato.

Il termine entro il quale l'abbandono debb'esser fatto, varia a seconda dei diversi casi che vi danno luogo; ma non comincia a correre in generale, che dal momento in cui l'assicurato ha ricevuta la notizia; poichè, potendo egli aver più interesse ad esperire l'azione d'avaria che quella d'abbandono, è giusto che abbia tempo a prendere un partito con piena cognizione di causa.

In caso di naufragio, d'urto con rottura, di perdita o deterioramento dei $^3/_4$ delle cose assicurate, se l'abbandono non è stato fatto insieme alla significazione dell'avviso, l'assicurato che sceglie questo mezzo, deve farlo nel termine di mesi sei dal giorno della ricevuta notizia della perdita accaduta nei porti o sulle coste d'Europa o su quelle d'Asia o d'Africa nel Mediterraneo. Questo termine è d'un anno se la perdita è accaduta nelle Indie Occidentali, alle isole Azorre, alle Canarie, a Madera e ad altre isole e coste occidentali d'Africa ed orientali d'America. Diventa di due anni, se la perdita è avvenuta in qualunque altra parte del mondo. Il taglio dell'Istmo di Suez e di quello di Panama, dovrebbero, se si effettuassero, far diminuire alcuni di questi termini, quelli segnatamente che riguardano l'America Occidentale e le Indie Orientali.

In caso di preda, i termini sono gli stessi indicati di sopra, a partire dal giorno della ricevuta notizia della condotta del bastimento in uno dei porti o luoghi situati nelle coste dianzi mentovate. E quindi il luogo ove la preda è stata fatta, è indifferente pel computo di essi termini; non si considera che quello in cui la preda è stata condotta dal predante.

In caso d'innavigabilità, se è il bastimento che fu assicurato, l'abbandono deve esser fatto negli stessi termini, calcolati in ragione della distanza de' luoghi ov' essa fu dichiarata. Se si tratta delle merci, l'assicurato può far l'abbandono dopo sei mesi dalla notificazione, se il capitano non ha trovato altro bastimento per condurle al luogo di loro destinazione, quando l'innavigabilità fu dichiarata nei mari d'Europa, nel Mediterraneo, nel Baltico; e dopo il termine di un anno, se ciò avvenne in altri più lontani luoghi. Nel caso però in cui le merci fossero soggette a deperimento, i termini sopra mentovati sono ridotti ad un mese e mezzo nel primo caso, e a tre mesi nel secondo.

In caso d'arresto di principe, l'abbandono non può essere fatto se non dopo lo spazio di mesi sei dalla notificazione, se l'arresto ha avuto luogo nei mari d'Europa; o di un anno, se in mari più remoti, colla stessa riduzione di cui sopra, se le merci vanno soggette a deperimento. Nel corso dei termini summentovati gli assicurati sono tenuti a fare tutte le diligenze a loro possibili pel ricupero degli effetti arrestati; e possono dal canto loro gli assicuratori, di concerto cogli assicurati, o separatamente, adoprarsi allo stesso fine.

In caso d'abbandono per mancanza di notizie, si è l'ultimo giorno del lasso di tempo indicato da noi nel N.° 5.°, che fissa il principio del termine, durante il quale la domanda d'abbandono può essere fatta.

Dopo che l'anno od i due anni (secondo che il viaggio fu o no di lungo corso) saranno passati, l'assicurato ha per agire i termini stabiliti, come sopra, in caso di naufragio o preda.

Effetti dell'abbandono. — La sostanziale conseguenza dell'abbandono si è di trasferire nell'assicuratore la proprietà delle cose che gli vengono abbandonate, e di obbligarlo al pagamento di quanto ha promesso allo assicurato, e delle spese. Da questo principio conseguitano diversi effetti che giova partitamente esaminare. — In primo luogo l'*abbandono non può essere nè parziale nè condizionale.*

Il contratto d'assicurazione è di sua natura indivisibile; e l'assicuratore non ha guarentito a parte a parte, ma sì in totalità, le cose che ha prese a suo rischio: non può quindi l'assicurato fargli l'abbandono di una parte degli effetti, ritenendo il rimanente, ma deve abbandonargli il tutto, oppure limitarsi a domandargli semplicemente la riparazione delle sofferte avarie.

Questa massima però deve intendersi così nel solo caso che tutti gli effetti di cui trattasi siano stati guarentiti con una sola assicurazione. Se ne furono fatte parecchie, sebbene fra gli stessi assicurati ed assicuratori, esistono allora vari e distinti contratti nulla aventi in fra loro di comune; e l'assicurato potrebbe in tal caso ritenere gli oggetti guarentiti da una convenzione, facendo abbandono di quelli compresi in un'altra. Qualche volta però non è agevole determinare, se l'assicurazione fu una sola o se ne furono parecchie. Il dubbio può specialmente venire quando vi è una sola polizza; ma in tale ipotesi bisogna distinguere, se tutti gli oggetti che vi sono indicati furono assicurati mercè una unica somma, o se ogni classe di oggetti fu assicurata mediante una somma distinta. Nel primo caso non vi ha che una sola e indivisibile assicurazione; nel secondo ne esistono tante, quante sono le somme separate. Più raro occorre di dubitare quando vi hanno polizze distinte; ed allora in generale si reputano esservi altrettante assicurazioni. Ma siccome in tutti i contratti l'intenzione delle parti deve essere ognora la prima regola d'interpretazione, quindi ove apparisse, sia dai termini degli atti, sia dalle circostanze, che una delle polizze non è che la conseguenza o il complemento di un'altra, esse non formerebbero che una sola ed indivisibile assicurazione. Devesi procedere colla stessa norma, quando l'assicurazione è stata fatta colla stessa polizza, sopra corpo e facoltà: che se le somme assicurate sopra ciascuno di questi oggetti sono distinte, si può abbandonare il corpo e conservare il carico, o viceversa; mentre invece, se l'assicurazione della nave e quella delle merci sono state fatte in blocco, l'abbandono non può essere parziale.

Non v'ha dubbio che non si potrà impugnare come parziale, l'abbandono fatto a diversi assicuratori, fino a concorrenza soltanto del rischio assuntosi da ciascuno di essi; nè quello che riguardasse una sola parte assicurata degli effetti, quando il resto di questi fu lasciato scoperto. L'assicurato in tal caso è assicuratore di sè medesimo per la parte

lasciata scoperta, e il suo abbandono è legittimo e totale, quando riguarda tutta la porzione assicurata. Similmente, se non venne assicurato il carico intero, nè un oggetto particolare e individuato, ma bensì una quota parte, per esempio $^1/_3$ $^1/_4$ del carico, l'abbandono può farsi agli assicuratori per le porzioni indivise ch'essi hanno guarentite.

Abbiamo di sopra veduto, che l'assicurato può stipulare il diritto di fare scalo e di scaricare parte delle merci assicurate durante il viaggio; e allora il rischio dell'assicuratore si riduce a quelle che sono rimaste a bordo. Da ciò consegue, che in caso di perdita l'assicurato non è obbligato a far abbandono delle merci sbarcate nel corso della navigazione. Possono tuttavia qui distinguersi due casi. Se le merci, che all'epoca del sinistro erano a bordo, hanno un valore eguale alle somme assicurate, l'assicuratore non può lagnarsi: deve adempiere l'intera sua obbligazione, mediante l'abbandono che gli vien fatto di ciò che fu salvo dal sinistro, non montando che si fossero caricati maggiori o minori valori in merci, delle quali perciò una porzione era rimasta allo scoperto. Che se invece il valore degli effetti, che all'epoca del sinistro sono a bordo, non pareggia la somma assicurata, l'obbligazione dello assicuratore non sussiste allora che fino a concorrenza del loro prezzo peritato; e l'abbandono non comprende quindi che le merci, le quali al momento del sinistro erano a bordo, talchè l'assicuratore non deve pagamento che fino all'ammontare di questo valore.

L'abbandono del bastimento comprende anche il nolo delle merci salvate, sebbene fosse stato pagato anticipatamente; questo nolo appartiene egualmente all'assicuratore. Ma l'abbandono del nolo è senza pregiudizio dei diritti di coloro che hanno prestato a cambio marittimo, di quelli dei marinai pel loro salario, e delle spese fatte durante il viaggio.

Siccome l'abbandono ha per oggetto di trasferire il diritto di proprietà nell'assicuratore, quindi deve esser fatto puro e semplice, senza condizione.

Per la stessa ragione *l'abbandono è irrevocabile*, cioè non può disdirsi e disfarsi se non pel mutuo consenso e dell'assicurato e dell'assicuratore, a menochè non vi sia stato errore sopra alcuna circostanza essenziale. Una nave è predata, l'assicurato ne fa l'abbandono; il predante rende in seguito la sua preda, oppure questa è ricuperata, in qualunque modo ciò avvenga. In questo caso l'abbandono è stato fatto dietro un avvenimento realmente seguito; e l'assicuratore ne godrebbe gli effetti, senza che potesse l'assicurato privarnelo sotto pretesto che lo stato di preda è cessato; e per reciproca l'assicurato ha diritto di pretendere il pagamento della somma, senza che l'assicuratore possa rifiutarvisi rinunziando alla nave abbandonata. Ma se all'incontro l'assicurato credesse che la sua nave fosse naufragata o predata, mentre ciò dipendesse da una falsa notizia, e facesse l'abbandono dietro questa erronea persuasione, essendovi errore sulla causa dell'abbandono, questo sarebbe nullo, o potrebbe quindi ritrattarsi.

Sarebbe un errore il credere, che per essere accaduto uno dei casi che possono dar luogo all'abbandono, l'assicuratore divenga per ciò stesso issofatto proprietario delle cose assicurate, e possa venirne al possesso pagando la somma dell'assicurazione. Si è al solo assicurato che spetta la scelta fra l'abbandono e l'azione d'avaria.

Dal momento che l'abbandono è fatto, l'assicuratore diventa proprietario delle cose abbandonate, come se gli avessero sempre appartenuto; egli è surrogato in tutti i diritti dell'assicurato. Si è perciò che se le cose assicurate avessero, pria dell'accidente che die' luogo all'abbandono, sofferto qualche avaria di cui fosse possibile farsi indennizzare, l'assicuratore potrebbe esperire questo diritto verso gli autori o garanti del danno, come se fosse l'assicurato medesimo. Per conseguenza, ove quest'ultimo avesse già riscosso l'ammontare totale o parziale di questa indennità, dovrebbe sborsarlo all'assicuratore.

Esaminata così l'azione straordinaria di abbandono, emergente da sinistro maggiore, giova accennare ora l'azione ordinaria di avaria, che ha luogo per qualunque danno avvenuto alla cosa assicurata in dipendenza dei rischi marittimi.

È in facoltà dell'assicurato scegliere l'una o l'altra delle due azioni quando trattisi di sinistro maggiore; ma non può eleggere l'azione ordinaria quando la cosa assicurata è perduta senza speranza di ricupero, divenendo allora necessaria l'azione di abbandono.

Fatta una volta la scelta dell'azione che intende di far valere, l'assicurato non ha più facoltà di recedere dall'azione di abbandono per passare a quella di avaria, o viceversa; quando tuttavia il tribunale abbia escluso i termini necessari per far valere la prima, rimane sempre integro il diritto di ripiegarsi sulla seconda.

L'azione di avaria tende a promuovere il pagamento del danno sofferto dalla cosa assicurata, il quale si regola in ragione del rispettivo interesse delle parti, calcolandosi, a meno di contrario patto, il prezzo delle cose al valore di origine, vale a dire quello che avevano nel luogo di caricazione, ivi compresi i diritti pagati e le spese fatte sino al bordo.

L'azione di avaria si prescrive col lasso di cinque anni.

XVI.

Delle Avarie.

La notabile importanza che ha nel commercio marittimo la materia delle avarie, ci consiglia, dopo i cenni fattine nel § precedente in relazione al contratto di assicurazione, di instituirne ora una più minuta disamina, relativamente ai diritti ed ai doveri delle varie persone che possono esservi interessate.

È *avaria* ogni spesa straordinaria fatta pel bastimento e per le merci, unitamente o separatamente, non che qualunque danno che accada ai bastimenti ed alle merci, dopo il loro carico e la loro partenza fino al loro ritorno e scarico.

Di due specie sono le avarie: *comuni e particolari.*

Chiamasi avaria comune il contributo dei proprietari delle merci e della nave in risarcimento di certi determinati danni, o da fortuna di mare o da fatale accidente o da volontario getto per comune salvamento cagionati alle medesime, dopo il loro caricamento e partenza sino al ritorno e scaricamento. — Queste avarie sono dette *comuni*, perchè vengono riparate in comune, in virtù del principio d'equità, il quale vuole che qualunque sacrificio fatto per la comune salvezza sia riparato da tutti coloro a cui tornò utile. Diconsi anche avarie *grosse*, perchè il *grosso*, ossia la totalità delle cose, vi contribuisce. — Le avarie *particolari* o *semplici* son quelle perdite, quelle spese o quei danni a cui soggiacciono le cose esposte ai rischi della navigazione. Le quali avarie, se furono cagionate dalla colpa di qualcheduno, danno a colui, la proprietà del quale le ha sofferte, un'azione contro l'autore e contro coloro che rispondono dei suoi fatti; se invece provengono dal vizio della cosa o da forza maggiore, senza altre circostanze che le facciano entrare nel novero delle avarie comuni, esse vengono sopportate da colui al quale appartiene la cosa avariata, o da colui che si è incaricato di questa specie di rischi invece del proprietario.

Le avarie comuni, che danno luogo a contributo, sono di cinque differenti specie, cioè:

1.° *La perdita o il sacrifizio delle cose o somme date ai corsari o pirati od altri nemici, per composizione ed a titolo di riscatto della nave e del carico.* — Spesso i pirati o corsari, invece di impadronirsi totalmente della nave e del carico, e di far prigione l'equipaggio, consentono di trattare del relativo riscatto col capitano; e spesso il catturante esige che gli vengano dati sul momento dei valori, delle merci, dei viveri, che preferisce naturalmente ad un credito. I proprietari di questi oggetti non possono rifiutarsi a consegnarli, perchè ne dipende la comune salvezza. Ma tutti gli altri interessati sono obbligati a contribuire in tale avaria comune, perchè tutti ne hanno profittato. Fa d'uopo però che vi sia stata *composizione*, ossia una convenzione per cui le cose siano state ricevute dal catturante, acciocch'ei lasciasse andare la nave. Se dopo la preda si fosse fatto dare alcuni oggetti, ed in seguito avesse rilasciato il bastimento col resto del carico, senza farne speciale trattativa e condizione del rilascio, questa perdita non sarebbe pel proprietario che l'ha subita, che un'avaria semplice; nè darebbe luogo a contribuzione. Fa mestieri inoltre, che la nave sia stata effettivamente salvata. Se il catturante, mancando alla composizione, fosse rimasto padrone del legno, coloro a cui appartenevano le cose date nel mancato riscatto, nulla potrebbero domandare a quelli i cui effetti fossero stati per altro mezzo salvati.

2.° *La perdita delle cose gettate a mare ed il danno cagionato dal getto, sia alle merci rimaste, sia alla nave.* Un capitano può essere costretto a gettare una parte del carico sia per grave pericolo di perire per causa dei venti, del mare, o per essere inseguito dagl'inimici. Ma il capitano, a cui par necessario il getto, deve convocare un consiglio composto degl'interessati nel carico, che si trovano sulla nave, e dei principali dell'equipaggio. Se fra queste due parti del consiglio vi ha disparere, l'opinione dei principali dell'equipaggio è preferita, quand'anco gl'interessati sul carico fossero in maggioranza. Che se vi è anche parità di voti in due sensi fra i membri dell'equipaggio deliberanti, il voto del capitano é preponderante. Ma se la maggioranza non ammettesse la necessità del getto, il capitano non potrebbe procedervi che sopra la sua responsabilità personale; e spetterebbe ai tribunali il decidere, se avesse o no sufficiente ragione nel suo operato.

Nella scelta delle cose da sacrificarsi nel getto, alcune regole devono essere osservate.

In primo luogo, è superfluo l'accennare che non è mai lecito far getto di umane persone Anche là dove la tratta non è proibita, e perciò dove i negri si considerano come merce, è sempre dalle più sacre prescrizioni del diritto di natura vietato di immolare, per salvare la nostra proprietà e la nostra vita, uomini che non vi attentano. — Ma quanto sovente questo dovere è violato dai vili negrieri!.....

Le cose meno necessarie, le più pesanti e di minor valore devono esser gittate per le prime, ed in seguito le merci del primo ponte a scelta del capitano e col parere dei principali dell'equipaggio. È tuttavia giusto che questa scelta si decida piuttosto, e prima che per le altre merci, per quelle di cui non vi ha polizza di carico nè dichiarazione del capitano. Siccome la perdita di questi oggetti non dà luogo ad alcun contributo a favore di coloro cui appartengono, il capitano non agirebbe da buon mandatario degli armatori e caricatori, i quali hanno adempiuto a tutte le regole, se conservasse delle merci, la cui perdita non costerebbe lor nulla, per sacrificarne delle altre, che dovranno essere pagate per contributo. — Lo stesso dicasi degli effetti caricati sulla coperta del bastimento, tranne il caso del piccolo cabotaggio.

Ma se il legislatore doveva prestabilire tutte queste regole, é d'uopo confessare però, che nel tumulto e nel disordine d'una tempesta o di una fuga dinanzi al nemico, ben di rado possono essere fatte tutte cotali scelte deliberazioni; ed in quei critici frangenti, il getto si compie il più delle volte alla rinfusa. Perlochè distingue la consuetudine il getto *regolare*, in cui sonosi osservate le soprascritte norme, dall'*irregolare*, nel quale ciò fu impossibile. Ma ogniqualvolta non vi fu preliminare deliberazione, od essendovi non vi fu tempo a redigerla, il capitano è tenuto di stendere in iscritto, tosto che può avere il modo di farlo, un processo verbale, che esprima i motivi che hanno determinato il getto, non che gli oggetti gettati o danneggiati; se vi fu la deliberazione, il processo verbale deve essere sottoscritto dai deliberanti,

o indicare i motivi del loro rifiuto di sottoscrizione, i quali motivi devonsi anche designare nel processo per getto irregolare. Si la deliberazione che questo processo vengono trascritti sul registro di bordo. Al primo porto in cui il bastimento approda, il capitano è tenuto, entro 24 ore dal suo arrivo, di confermare avanti il presidente del tribunale di commercio, ed in mancanza avanti il giudice di mandamento, e fuori dei RR. Stati, avanti l'uffiziale regio consolare, e quando non ve ne sia, avanti qualsivoglia altra autorità locale, i fatti contenuti nella deliberazione trascritta nel registro. Per verificare la relazione del capitano, le autorità, come sopra, interrogano e ricevono le risposte delle persone dell'equipaggio, e se è possibile, dei passeggieri, senza pregiudizio delle altre prove. Le relazioni non verificate non sono ammesse a scarico del capitano e non fanno fede in giudicio, eccettuato il caso che il capitano naufragato siasi salvato solo nel luogo, ove egli ha fatto la sua relazione. È riservata alle parti la prova dei fatti contrari.

3.° *La perdita delle ancore ed altri effetti abbandonati per la comune salvezza, degli alberi rotti o tagliati, delle vele lacerate per la stessa causa, l'urto ed arenamento della nave pel motivo medesimo.* — In tutti questi casi però le merci caricate non contribuiscono alle perdite che ha provato il bastimento, salvochè nel caso in cui il danno siasi arrecato per facilitare il getto. Il motivo si è che i danni sofferti dalla nave diventano avaria comune e danno luogo a contributo, dal momento che provengono non già da sinistro ordinario di navigazione, ma dalla necessità di salvare il carico. Così, se il pericolo di un naufragio o di una preda obbliga il capitano a rompere le gomene delle ancore e ad abbandonarle; o se, spiegate tutte le vele per sottrarsi al furore di una tempesta, il vento rompesse gli alberi, i pregiudizi cagionati da tali accidenti sarebbero avarie comuni.

4.° *La cura ed il nutrimento dei marinai feriti in difesa del bastimento; il salario ed il nutrimento dei marinai durante la detenzione*, quando il bastimento è arrestato in viaggio per ordine di potenza e durante il tempo delle riparazioni dei danni volontariamente sofferti per la salvezza comune, se il bastimento è noleggiato a mese. Se un marinaio cadesse malato naturalmente, o ferito nel far le manovre ed il servizio ordinario, la spesa non è avaria comune, ma bensì semplice a carico dell'armatore. Il contrario avviene, se la ferita è riportata combattendo per la comune salvezza. Se un marinaio è mandato in scialuppa pel servizio del solo naviglio, e gli accade uno degli accidenti di cui sopra, gli armatori ne sono esclusivamente garanti; mentre lo sono anche i caricatori, quando il servizio prestato dall'uomo di mare era pel vantaggio di tutti.

5.° *Le spese straordinarie avvenute durante il viaggio.* — Un bastimento può trovarsi costretto da forza maggiore a fermarsi a far acqua, ad aspettar tempi migliori o ad altro simile oggetto in un porto intermedio, o a restare in viaggio più a lungo del periodo presunto. Quando un capitano si è deliberatamente, e non già per azione de' venti

e delle tempeste, allontanato dalla sua rotta, in caso di interdizione del luogo ove dovea fare scalo; o quando ei si è rifugiato sotto la protezione di una fortezza od in un porto, sia per riparare un danno sofferto per comune salvezza, sia per sottrarsi ad un gravo pericolo, le spese straordinarie occasionate dalla deviazione o prolungazione del viaggio, sono avarie comuni. Lo sono pure quelle derivanti da un cambiamento d'ancoraggio per evitare la peste; le spese di scarico per alleggerire il bastimento, e per entrare in un seno od in un fiume, quando il bastimento è a ciò costretto per tempesta od inseguimento del nemico. Non vi potrebbero tuttavia essere comprese le spese di alleggio che si rendessero necessarie per entrare nel porto di destinazione, qualunque ne fosse la causa, le quali dovrebbero essere sopportate in particolare da quelli cui spettano le merci. Sono pure avarie comuni le spese fatte per rimettere a galla il bastimento investito, con intenzione di evitare la perdita totale o la preda. Quanto al vitto e salario dell'equipaggio, durante un soggiorno forzato, bisogna distinguere: questa spesa è avaria comune, se il noleggio è al mese; ma quando è a viaggio, l'avaria sta a carico della sola nave, perchè il noleggiatore promettendo il servizio della gente di mare, si è obbligato a ciò, qualunque fosse la durata del viaggio.

Ecco enumerate le cinque classi generali di avarie comuni. Ciò che abbiamo detto basta a spiegare i casi speciali, che per amore di brevità non abbiamo enunciati. — Si ritenga del resto, che sono avarie comuni tutti i danni sofferti volontariamente e le spese fatte dopo deliberazioni cagionate pel bene e per la salvezza comune del bastimento e delle merci, dopo il carico e la partenza sino al ritorno e scarico.

Aggiungiamo or qui alcune regole sul contributo. — Il contratto di noleggio importa fra l'armatore ed i caricatori l'obbligazione reciproca di sopportare dei sacrifici per la comune salvezza, e di risarcire colui che li ha sofferti.

Siccome questi sacrifici debbono esser fatti pel salvamento comune, non ha più luogo il contributo se accade il sinistro per evitare il quale si era fatto il sacrificio, e le perdite o danni derivantine non sono che avarie particolari per colui che li soffre. Ma dal momento che il pericolo che avea suggerito i sacrifizi è cessato o si è evitato, il contributo ha luogo. E se gli oggetti salvati soffrirono in seguito nuovi danni dipendenti da sinistri intieramente separati dal primo, dovrebbero pur sempre contribuire le cose superstiti, e più o meno deteriorate, al primero accidente. Soltanto è da osservarsi che le merci deteriorate in seguito a nuovi sinistri non contribuiscono che secondo il loro valore e nello stato in cui si trovano, sotto deduzione delle spese di salvamento.

Riguardo alle merci che devono sottostare al contributo, è da ritenersi che lo debbono tutte quelle che il sacrificio delle altre ha concorso a salvare, e non lo devono quindi quelle che al momento del pericolo erano già state scaricate e messe fuori della nave. Se per alleggerire il bastimento sonosi poste delle mercanzie sopra gli alleggi,

e se questi arrivano felicemente, la perdita della nave o del rimanente del carico non sottopone quegli oggetti salvati ad alcun contributo; perchè quella perdita non ha punto servito a salvarle. Ma se invece periscono gli alleggi, siccome si è per la salvezza della nave e del rimanente del carico che le merci vennero per tal guisa esposte, quindi la loro perdita deve considerarsi come una specie di getto che dà luogo a contribuzione. Gli effetti gettati non contribuiscono in alcun caso al pagamento dei danni accaduti dopo il getto alle merci salvate. Le merci non contribuiscono al pagamento del bastimento perduto o ridotto allo stato d'innavigabilità, perchè siffatti danni sono da prevedersi nelle vicende della navigazione, e siccome non sono subiti volontariamente e per salvare il carico, quindi non possono dar luogo a contributo. Le munizioni da guerra e da bocca ed i bagagli degli uomini d'equipaggio o dei passeggeri, le vesti e gioie che questi portano indosso e che non sono caricate come merci, non contribuiscono. Sebbene gli oggetti, di cui non vi ha polizza di carico nè dichiarazione del capitano non siano pagati se non gettati, sono tenuti però a contribuire se sono salvati; perchè tutto ciò che è salvato deve risarcire i proprietari delle cose sagrificate. Il bastimento ed il nolo devono contribuire, ed anche lo deve il nolo delle cose gettate, perchè è già pagato; tuttavia questo nolo non essendo che una specie di frutto civile del bastimento e la giusta rappresentazione delle spese e della deteriorazione cagionate dal viaggio, quindi il bastimento ed il nolo non contribuiscono che per metà del loro valore.

Lo stato delle perdite e dei danni è fatto nel luogo dello scarico del bastimento a diligenza del capitano e per mezzo di periti eletti dalle autorità, a cui il capitano stesso (come abbiamo veduto a suo luogo) è obbligato di far la sua relazione. I periti prestano giuramento prima di procedere alle loro operazioni.

Le merci gettate sono stimate secondo il valore corrente nel luogo dello scarico; la loro qualità viene stabilita dalla presentazione delle polizze di carico e delle fatture, se vi sono.

Se la qualità delle merci nella polizza di carico è stata simulata ed esse trovansi di maggior valore, in caso di ricuperazione contribuiscono secondo la loro stima; sono pagate in ragione della qualità indicata nella polizza di carico, se sono perdute. Se le merci dichiarate sono di qualità inferiore a quella che è indicata nella polizza di carico, esse contribuiscono in ragione della qualità indicata nella stessa polizza, ove le medesime sieno salvate; sono pagate secondo il loro valore, se sono gettate o danneggiate.

Il bastimento viene estimato al valore che ha nel luogo dello scarico.

I periti fanno la ripartizione delle perdite e dei danni sulle basi anzidescritte; la ripartizione così fatta è resa esecutoria mediante l'omologazione del Tribunale di Commercio. Nei porti stranieri la ripartizione è resa esecutoria dal proprio console, od in mancanza, da qualunque Tribunale competente del luogo.

In tutti i casi in cui ha luogo il contributo, il capitano e gli equipaggi sono privilegiati sulle merci o sopra il prezzo che ne proviene, per l'ammontare del contributo medesimo.

Se dopo la ripartizione, gli effetti gettati sono ricuperati dai proprietari, questi sono tenuti di restituire al capitano ed agl'interessati quanto hanno ricevuto nel contributo, dedotti i danni cagionati dal getto e dalle spese di ricuperazione.

Chiamasi, come già abbiamo veduto, *avaria particolare*, qualunque danno o spesa occorsa nella navigazione, che non dia luogo a contributo e venga sopportata e pagata dal proprietario della cosa, che ha sofferto il danno o dato occasione alla spesa, o del suo assicuratore.

Sono avarie particolari:

1.° Il danno accaduto alle merci per vizio loro proprio, per tempesta, preda, naufragio od investimento;

2.° Le spese fatte per salvarle;

3.° La perdita delle gomene, ancore, vele, degli alberi, delle corde, cagionata da tempesta o da altro sinistro di mare;

4.° Le spese risultanti da qualunque approdamento cagionato, o dalla perdita fortuita degli oggetti anzidescritti, o dal bisogno di approvvigionamento, o dal motivo di riparare il bastimento che facesse acqua;

5.° Il nutrimento ed il salario nel corso della detenzione, quando il bastimento è arrestato in viaggio per ordine di una potenza, e durante il tempo delle riparazioni occorrenti, se il bastimento è noleggiato a viaggio;

6.° Il nutrimento ed il salario dei marinari nel corso della quarantena, o sia il bastimento noleggiato a viaggio o lo sia a mese;

Ed in generale le spese fatte ed il danno sofferto pel bastimento solo o per le merci sole, dopo il carico e la partenza sino al ritorno e scarico.

I danni accaduti alle merci per avere mancato il capitano di chiudere i boccaporti, ancorare il bastimento, provvedere buoni cavi, e per tutti gli altri accidenti provenienti dalla negligenza del capitano o dell'equipaggio, sono egualmente avarie particolari a carico del proprietario delle merci, per le quali però egli ha regresso contro il capitano, il bastimento ed il nolo. I danni che fossero provenuti ai proprietari del bastimento per una più lunga ed arbitraria stallia nei porti sono risarciti dal capitano.

Le spese di pilotaggio, lamanaggio e rimorchio per entrare nei seni e nei fiumi, e per uscirne; i diritti di congedo, visite, relazioni, tonnellaggio, segnali, ancoraggio ed altri diritti di navigazione, non sono avarie, ma sono semplici spese a carico del bastimento.

In caso di urto di bastimenti, se l'occorso è stato puramente fortuito, il danno è sopportato da quello dei bastimenti che lo ha sofferto, senza che vi sia luogo ad alcuna ripetizione. Se l'urto è accaduto per colpa di uno dei due capitani, il danno è a carico di colui che lo ha cagionato. Se vi è dubbio sulle cause dell'urto, il danno è riparato a spese comuni e per porzioni eguali dai bastimenti che lo hanno cagionato e sofferto. In questi due ultimi casi, la stima del danno è fatta da periti.

XVII.

Del Cambio Marittimo.

È un contratto di prestito, fatto sopra oggetti esposti ai pericoli del mare, mediante convenzione, che se quegli oggetti arrivano felicemente alla loro destinazione, il mutuante riceverà la restituzione del capitale, ed inoltre una somma determinata in compenso del corso pericolo: mentre all'opposto, se gli oggetti periscono o soffrono avaria, egli non è autorizzato a domandare al mutuatario di più di ciò che gli oggetti medesimi potranno valere al momento della ricognizione del danno.

Questo contratto è anche chiamato *prestito a tutto rischio;* gli antichi nomaronlo *nauticum foenus;* nel Medio Evo, specialmente sulle coste di Francia, fu detto *bomerie* o *bomeria;* i Francesi lo appellano oggi *contrat à la grosse aventure*, o *prêt à la grosse*, o semplicemente *grosse.*

Le cause che diedero origine a tal foggia di convenzione, a chi la consideri un solo istante saranno tosto manifeste. — Una nave parte per un lungo viaggio: giunta ad un porto di scalo, ha bisogno di rinnovare un albero, il timone, un'ancora; il capitano deve ricorrére al credito per procurarsi la somma a ciò necessaria. Ma, alle condizioni ordinarie dei mutui, egli troverà difficilmente un capitale; e quand'anco lo trovasse alle condizioni medesime, potrebbe non tornargli utile, attesa la specialità eccezionale di sua posizione. Infatti, la nave è esposta a perire, e nel caso che vada naufragata, il capitalista prestatore perde il suo pegno: in compenso quindi del rischio ch'ei corre, vuol essere pagato da un interesse maggiore del frutto comune dei capitali dati a mutuo. Ponendo in bilancia le probabilità della perdita, e il maggior lucro sperato, ei si deciderà ad un contratto, che altrimenti non stipulerebbe. Dal canto suo il navigante, che è esposto a veder inghiottita dal mare tutta la sua sostanza, non può assumersi l'obbligo di restituire intatto il capitale tolto a prestito, nel caso in cui la perdita avvenga. Egli pure mette in bilico l'onere del dover pagare un interesse maggiore dell'ordinario, ed il vantaggio di non essere obbligato a restituzione che in proporzione delle cose salvate fra quelle affette al pegno; e si decide anch'egli in virtù di questo vantaggio, a fare un contratto, che altrimenti non stringerebbe. — Si è adunque il bisogno di favorire la navigazione ed il commercio marittimo, che ha fatto nascere il prestito a tutto rischio.

Le condizioni necessarie a formare questo contratto sono: 1.° che i contraenti abbiano in sè le capacità richieste dalle leggi comuni e dalle commerciali; 2.° che le cose destinate a guarentire il mutuo, sieno realmente soggette ai rischi della navigazione; 3.° che le cose medesime siano per loro natura venali e commerciabili; 4.° che il mutuatario sia proprietario della nave o delle merci affette al prestito; 5.° che il contratto non sia mai cagione di lucro al mutuatario, ma semplicemente mezzo a soddisfare un bisogno della navigazione.

Quanto alla capacità dei contraenti, oltre ai generali requisiti per essere abilitati ad obbligarsi, la legge esige che il prenditore a cambio marittimo contragga il debito per sopperire a reali bisogni della navigazione, e non mai per velare una semplice scommessa. Egli deve per conseguenza avere un reale interesse sulla cosa oppignorata al cambio marittimo.

Devesi notare però, che può il capitano in molti casi, comechè non proprietario della cosa oppignorata, contrarre, sotto l'osservanza delle condizioni prescritte, prestiti a tutto rischio. Se per altro il prestito vien contratto dal capitano nel luogo della dimora dei proprietari del bastimento, senza loro autorizzazione per atto autentico o senza loro intervento nell'atto del prestito, non dà azione o privilegio, tranne che sulla porzione che il capitano può avere sul bastimento e sul nolo.

Infatti, se era necessario lasciare molta libertà al capitano di contrarre prestiti dal momento che aveva dato alla vela, per provvedere agli urgenti bisogni della sua navigazione, questa necessità cessa di sua natura, sempreché i proprietari, soli giudici del loro proprio interesse, siano presenti.

Ma la legge non parla di *presenza*, bensì di *luogo di loro dimora*. Ora, qual è questo luogo? Quello della residenza dei proprietari, o dove questi hanno lasciato persona nota al capitano ed al mutuante, come munita dei pieni poteri dei proprietari medesimi.

Il capitano che contrae un prestito a tutto rischio, senza necessità comprovata, può esser processato criminalmente e condannato alla reclusione.

Sono affette alle somme prese a cambio marittimo, anche nel luogo della dimora degl'interessati, per racconciamento e vettovaglie, le parti o porzioni dei proprietari che non abbiano somministrato il loro contingente per mettere il bastimento in buono stato, fra le ventiquattro ore dall'intimazione che loro ne sia stata fatta.

In quella guisa che una cosa assicurata non può formar l'oggetto di una nuova assicurazione, così non può tampoco esserlo di un prestito a cambio marittimo, perchè non più esposta ai rischi della navigazione, a meno che non abbia un valore eccedente la somma per cui fu assicurata, nel qual caso il contratto di cambio è valido pel sopravanzo. Sono poi nulli i contratti di cambio marittimo, nei quali il mutuo ecceda il valore della cosa cambiata; e ciò perchè il prestito, del pari che l'assicurazione, non deve mai formare l'oggetto di un lucro pel mutuatario, e molto meno il pretesto di una scommessa.

È vietato qualunque prestito a cambio marittimo sul nolo da farsi del bastimento e sul profitto sperato delle merci. E ciò perchè (oltre al non esistere tali cose al momento del contratto) se si lasciasse in libertà di far tali contratti, l'equipaggio ed il mutuatario non avrebbero tutto l'interesse e la cura necessaria al buon esito della spedizione, ed il mutuante sarebbe posto a discrezione del mutuatario. Nessun prestito a cambio marittimo può essere fatto ai marinai ed alla gente di mare sui loro stipendi o viaggi.

I rischi posti a carico del mutuante sono quelli che dipendono da accidenti di mare e da caso fortuito, quali sono le perdite per tempesta, investimento, abbordò involontario, cambiamento forzato di via, di viaggio o di bastimento, per getto, fuoco, preda, saccheggio, arresto di principe, dichiarazione di guerra, rappresaglie, ed in genere per ogni altra fortuna di mare. Egli non va soggetto a subir le perdite derivanti da vizio proprio della cosa, o quelle cagionate da fatto del mutuatario. Il rischio rimane a carico del mutuante, fino a che la nave sia giunta alla destinazione indicata nel contratto.

Se il tempo dei rischi non è determinato dalla convenzione, esso corre, quanto al bastimento, agli attrezzi, agli arredi, all'armamento ed alle vettovaglie, dal giorno in cui il bastimento ha fatto vela, sino al giorno in cui ha ancorato o dato fondo nel luogo di sua destinazione. — Quanto alle merci, il rischio corre dal giorno in cui vennero caricate sul bastimento o sulle barche per ivi recarle, sino a quello in cui esse sono consegnate a terra.

Affinchè il datore a cambio marittimo debba soggiacere al preveduto danno, non basta che questo sia realmente avvenuto; fa mestieri altresì che sia accaduto nel luogo e tempo previsti in contratto, tranne il solo caso di cambiamento forzato. — E valgono in proposito le regole che abbiamo date in materia d'assicurazione.

Il bastimento, gli attrezzi, gli arredi, l'armamento e le vettovaglie ed anche il nolo guadagnato, sono affetti per privilegio al capitale ed all'interesse del denaro dato a cambio marittimo sul corpo e sulla chiglia della nave. — Il carico è ugualmente affetto al capitale ed agl'interessi del denaro dato a cambio marittimo sul carico. — Se il prestito è stato fatto sopra un oggetto particolare del bastimento o del carico, il privilegio non ha luogo che sull'oggetto e nella porzione della quota affetta al prestito.

Il lucro marittimo da darsi al mutuante può essere stabilito mediante una partecipazione agli utili; e si può aggiungere la clausola di un proporzionale aumento pel caso di sopravveniente guerra.

Il contratto deve essere fatto avanti notaio o con iscrittura privata; in difetto, si risolve in semplice mutuo, ed il capitale sborsato è ripetibile cogl'interessi legali. — Il contratto enuncia il capitale prestato e la somma convenuta per interesse marittimo; gli oggetti sui quali il prestito è assicurato; i nomi del bastimento e del capitano; i nomi di chi dà e di chi riceve il denaro; se il prestito ha luogo per un viaggio, per qual viaggio o per qual tempo; ed il tempo del rimborso. — Avvertasi tuttavia che quando un contratto apparisse nel resto regolare e chiaramente risultasse dal contesto la sua natura e la sua sostanza, il semplice difetto di una di queste indicazioni non basterebbe ad infirmarlo e renderlo nullo.

La legge distingue inoltre i cambi marittimi stipulati nell'interno da quelli fatti fuori Stato. I primi obbligano il mutuante a depositare una copia o un duplicato del suo contratto nella Segreteria del Tribunale

di commercio nei dieci giorni dalla data, sotto pena di perdere il suo privilegio.

A meno di espresso patto in contrario, il pagamento del mutuo e del profitto marittimo dee farsi nel luogo ove trovasi la nave al momento in cui ha termine il rischio posto a carico del mutuante; ed ove manchi in esso luogo persona autorizzata a riceverne l'ammontare, il mutuatario ha la scelta o di farne il deposito giudiziale, o di ritenerlo. Nel quale ultimo caso non è obbligato a render conto degl'interessi decorrendi fino al suo ritorno, ma è responsabile del denaro e degli effetti di commercio destinati al pagamento.

Ogni atto di prestito marittimo può farsi all'*ordine*, cioè negoziabile come un altro titolo mercantile. In tal caso può negoziarsi per via di girata. L'atto di prestito allora e la sua negoziazione hanno anche fra non commercianti gli stessi effetti, e producono le stesse azioni in garanzia che il biglietto all'ordine.

Anche i prestiti a cambio marittimo fatti non all'ordine, e però non negoziabili, sono trasmissibili, ma in conformità della legge civile.

Il prestito può essere fatto o in denari od in effetti lasciati a libera disponibilità del mutuatario,

La garanzia di pagamento non si estende al profitto marittimo, a meno che non sia stato espressamente stipulato il contrario.

I prestiti a cambio marittimo possono essere assicurati sul corpo e sulla chiglia del bastimento, sugli arredi ed attrezzi, sull'armamento e sulle vettovaglie, sul carico, sulla totalità di questi oggetti congiuntamente o sopra una parte determinata di ciascuno di essi. L'imprestito *sul carico* comprende non solo le cose esistenti a bordo all'atto della partenza, ma eziandio quelle caricate durante la navigazione per conto del mutuatario.

Il mutuante può affrancarsi dalle piccole avarie, ma non mai dalle grandi. E non può reclamare il suo credito, se non facendo deduzione della parte proporzionale delle avarie patite nel viaggio, a meno che non preferisca pagare la sua quota nel contributo esonerandone il mutuatario.

Ove si faccia il getto, *navis levandae causa*, e le cose affette al prestito vadano perciò totalmente perdute, il mutuatario è assoluto da ogni debito verso il datore. Ma dove il contributo, a cui dà luogo il getto, venga a restituirgli figurativamente le cose sacrificate per la comune salvezza, egli non è più liberato; ma il mutuante sopporta la sua quota nelle avarie comuni.

In caso di naufragio, il pagamento delle somme prese a cambio marittimo è ridotto al valore delle cose salvate ed affette al contratto, fatta però deduzione delle spese di ricuperazione.

Colui che prende denaro a cambio marittimo sopra merci, non è liberato per la perdita del bastimento e del carico, se non prova esservi stati effetti per conto suo sino alla concorrenza della somma presa a cambio.

Se vi è cambio marittimo ed assicurazione sullo stesso bastimento o carico, il prodotto degli effetti ricuperati dal naufragio è diviso fra il datore a cambio marittimo pel suo capitale solamente, e l'assicuratore per le somme assicurate, a proporzione del loro interesse rispettivo, senza pregiudizio dei privilegi.

Ove le cose salvate siano di un valore inferiore o uguale alla somma prestata, il mutuante ha diritto al rimborso sul valore medesimo, ma deve rinunziare ai profitti marittimi. Quando invece gli oggetti salvati siano di un valore superiore alla somma prestata, il mutuante si rimborsa de' capitale, e indi dei lucri marittimi sopra il valore delle cose ricuperate fino a concorrenza del valore stesso e del suo credito. Se questo non può essere interamente soddisfatto per deficienza del valore, il mutuante non ha azione veruna verso il prenditore.

Se non fu altrimenti stipulato, il mutuatario deve corrispondere in denaro il capitale e gl'interessi marittimi. Dove ritardi il pagamento, deve inoltre gl'interessi terrestri o comuni tanto sul capitale che sui lucri.

Ogni prestito a cambio marittimo fatto per una somma eccedente il valore degli oggetti sopra cui è assicurato, può essere dichiarato nullo sulla domanda di chi diede in prestito, se sia provato che vi è frode da parte di chi lo ha ricevuto. Se non vi è frode, il contratto è valido sino a concorrenza del valore de'le cose affette al prestito, secondo la stima che ne è fatta o convenuta. Il soprappiù della somma presa a prestito è rimborsato con interesse al corso della piazza.

I prestiti fatti per l'ultimo viaggio del bastimento sono rimborsati a preferenza dei prestiti fatti per un precedente viaggio, quando anche si fosse dichiarato che le somme già prestate si erano lasciate per continuazione o rinnovazione. — Le somme prestate durante il viaggio sono preferite a'le prestate prima della partenza del bastimento, e se vi sono più prestiti fatti durante lo stesso viaggio, l'ultimo prestito è sempre preferito al precedente.

Le azioni per gl'imprestiti a cambio marittimo si prescrivono col decorso d'anni cinque dalla data del contratto.

XVIII.

Del Fallimento

§ 1.°

CARATTERI DEL FALLIMENTO.

Fallimento (da *fallire* o mancare) è lo stato di quel commerciante che cessa i suoi pagamenti.

Da tale definizione emergono i due caratteri fondamentali del fallimento; vale a dire: 1.° che questo stato non può verificarsi che nella persona d'un commerciante; 2.° che non può verificarsi se non se quando quest'ultimo cessa il pagamento de' suoi debiti commerciali.

La procedura che viene seguita in materia di fallimento, procedura affatto speciale contraddistinta per quella celerità e per quella solerte protezione del credito e della buona fede che formano l'anima e la vita del traffico, si è introdotta semplicemente nell'interesse della mercatura. Per la qual cosa, il cittadino che non esercita questa professione, venendo a cessare i suoi pagamenti, non è dalla legge commerciale considerato come fallito, e trovasi perciò soggetto alla legislazione comune o civile; come pure d'altra parte, il negoziante che adempiendo fedelmente agli impegni del suo commercio, trovasi in fallo per debiti puramente civili, non è per ciò solo reputato in istato di fallimento, perchè questi debiti stessi non hanno per immediato effetto di ferire direttamente quel credito mercantile, a tutelare il quale la legislazione sui fallimenti è peculiarmente indirizzata.

Lo stato di fallimento può verificarsi del resto tanto per un semplice individuo quanto per una società, purchè concorrano gli estremi che abbiamo accennati. — Nelle società in nome collettivo, tutti i soci solidali che vi spendono il nome sono falliti dal momento che è fallita la loro compagnia, poich' essi rispondono su tutti i loro beni della solvibilità dell'associazione, cui in tale qualità appartengono. Nelle società in accomandita, i soci solidali si trovano nella condizione or ora accennata per la collettiva; e i soci accomanditari sono esenti dal fallimento, poich'essi non partecipano agli affari sociali se non per quella quota o porzione di fondi che hanno dato in accomandita. Si disputò se la cessazione dei pagamenti di una società anonima dia propriamente luogo ad uno stato e ad un processo di fallimento; ma in qualunque modo si decida teoricamente la questione, è in pratica certo per la natura stessa delle cose, che il fallimento di queste società non trae legalmente seco nè quello dei direttori ed amministratori, che non rispondono se non dell'esecuzione del loro mandato, nè quello molto meno degli azionisti, che non espongono ai rischi ed alle eventualità del commercio se non l'importo delle azioni da loro prese nella società; e però in simil caso si applica bensì la procedura di fallimento per ciò che concerne la liquidazione del patrimonio sociale, non già per quanto spetta la persona del fallito, poichè questa persona non esiste, la società anonima essendo un'associazione di capitali e non di persone.

Ritenuti questi principii per determinare quando vi sia fallimento, passiamo ad esaminare in quai modi se ne rilevi l'esistenza.

E qui il principio dominatore della materia si è, che legalmente non esiste fallimento di un negoziante, se non se dal momento che quello è dichiarato con sentenza del Giudice competente. — La gravità delle conseguenze che il fallimento apporta sì a carico del fallito e sì per riguardo ai diritti dei terzi interessati, conseguenze che più sotto indicheremo, è il fondamento e la ragione logica di questo principio sacro e tutelare.

In tre modi può a termini di legge farsi luogo alla sentenza dichiarativa del fallimento, cioè: 1.° in virtù della dichiarazione, che fa il negoziante, dei cessati suoi pagamenti; 2.° ad istanza de' suoi creditori; 3.° d'ufficio.

Il commerciante che si vede condotto a mal termine, deve entro tre giorni dalla cessazione dei suoi pagamenti, farne dichiarazione al Tribunale di Commercio. — In tal caso, in virtù della massima *confessus pro iudicato habetur*, non può farsi la benchè menoma difficoltà sulla convenienza dell'emissione del giudizio di fallimento. Il commerciante stesso si è giudicato insolvibile; nessuno può meglio di lui conoscere il deplorabile suo stato; il Giudice non fa che autenticarlo.

Il fallito, che fa la sua dichiarazione, non deve limitarsi a dire che ei cessa i suoi pagamenti, e che non è in grado di continuarli. Deve al tempo stesso esporre i suoi debiti, quale attivo gli rimane, quali mezzi gli sono mancati. — Tutto ciò egli adempie colla presentazione del suo bilancio. — Contro questa presentazione che il progetto di legge francese del 1838 imponeva puramente e semplicemente, molti obbiettarono che un bilancio esatto e definitivo è sovente impossibile a farsi nei tre giorni, entro i quali deve il fallito far la sua dichiarazione; che un uomo sleale sa prendere i suoi provvedimenti e prepararsi gli elementi d'un bilancio; mentre un onesto negoziante, imprevedutamente colpito, non può talvolta rendere un conto immediato; che, per ubbidire alla legge vessatoria, si fanno dei bilanci posticci, senza sufficiente maturità e senza la dovuta esattezza. — Attesa la giustezza di queste osservazioni, fu introdotta nella legge francese una modificazione, decidendo che il deposito del bilancio costituirebbe bensì la regola generale, ma che, in mancanza di tale deposito, il negoziante dovrebbe indicare nella sua dichiarazione i motivi che lo impedissero di presentarlo.

E questa disposizione fu accolta nel nostro Codice di commercio, il quale, dopo aver detto che il fallito accompagnerà la sua dichiarazione col proprio bilancio, soggiunge che ove non potesse il negoziante depositare il bilancio medesimo, deve indicarne i veri motivi.

Il bilancio, quando è presentato, dee contenere l'enumerazione ed il valore approssimativo di tutti i beni mobili ed immobili del fallito, lo stato dei suoi debiti e crediti, il quadro dei profitti e delle perdite, e quello della spesa; e dev'essere certificato e firmato dal fallito.

Quando il fallito non fa egli stesso la sua dichiarazione, i di lui creditori sono bensì ammessi a fare istanza a che il loro debitore moroso sia dichiarato fallito; ma devono addurre le prove e le giustificazioni di quella cessazione dei pagamenti, senza della quale (come abbiamo veduto) non vi è fallimento. — Nè a tutti indistintamente i creditori è lecito promuovere questa dichiarazione. La morale pubblica esclude da questo diritto il padre creditore del figlio, e reciprocamente, e la moglie creditrice del marito. Un socio accomanditario non può tampoco, in ragione del pericolo de' suoi fondi d'accomandita, provocare il fallimento della casa sociale. Un accomanditario è creditore non della società, ma de' suoi socii. La sua quota, destinata ad aumentarsi per l'aumento dei guadagni sociali, e a diminuire o a perire per le perdite sociali, fa parte del pegno affetto all'adempimento degl'impegni contratti verso i terzi. I rischi che corre questa quota, pel ritardo o pel

rifiuto dei pagamenti dovuti dalla società all'accomanditario, possono, ove le convenzioni lo permettano, motivare una domanda in risoluzione e liquidazione della società, ma non mai una domanda di dichiarazione di fallimento.

Si è disputato, se la dichiarazione del fallimento possa essere provocata da un creditore unico, da un creditore per obbligazione civile quando vi siano altri debiti commerciali, e da un creditore munito di privilegio o d'ipoteca. Ma oggidì la giurisprudenza è pacifica su questi tre punti, nell'ammettere la soluzione affermativa.

Abbiamo detto infine, che il tribunale ha facoltà di procedere d'uffizio contro il commerciante che cessa i proprii pagamenti. L'esercizio di questa facoltà, quando nè il fallito nè i di lui creditori provocano l'apertura del procedimento, è un dovere nell'interesse del commercio e della fede pubblica. Il tribunale usa di questa sua prerogativa, quando lo stato di fallimento d'un negoziante è notorio; ma non deve mai partire da voci vaghe ed indeterminate, che possono essere figlie della calunnia e della rivalità.

In qualunque dei succennati tre modi di processo, la sentenza deve immediatamente pubblicarsi con affissi e con inserzione dell'estratto nei pubblici fogli. — Contro questa sentenza vi è appello, pel fallito entro otto giorni, e per ogni altro interessato entro trenta giorni, a contare dalla pubblicazione.

§ 2.°

EFFETTI DEL FALLIMENTO.

Seguendo il savio parere del prof. Parodi, fra gli effetti che produce la dichiarazione di fallimento, distingueremo gl'*immediati* dai *mediati*. — I primi nascono, a così dire, contemporanei alla sentenza dichiarativa del fallimento, e si verificano quasi tutti pel solo dettato della legge, senza aver mestieri per la più parte, nè di un intervallo di tempo, nè di un atto speciale dell'uomo. — Gli altri per lo contrario si svolgono successivamente, hanno d'uopo dell'intervento del giudice, ed esigono il concorso degli amministratori del patrimonio del fallito. — Esaminiamo partitamente queste due categorie di effetti.

Effetti immediati del fallimento. — Essi possono ridursi a cinque:

1.° Appena il fallimento è riconosciuto, urge di *prendere gli opportuni provvedimenti per assicurarsi del patrimonio e della persona del fallito*, e per guarentire al possibile i diritti di tutte le persone interessate.

A tale effetto, ordina la legge che la sentenza dichiarativa del fallimento, nominando un giudice commissario ed i sindaci provvisori, dei quali ci occuperemo più sotto, faccia procedere immediatamente all'apposizione dei sigilli su tutti i beni del fallito, e procuri la custodia della di lui persona, segnatamente nel caso di latitanza, ed in difetto della presentazione di un bilancio.

I sigilli si appongono dal giudice di mandamento dietro l'avviso del segretario del tribunale che lo informa della sentenza. Questi sigilli si appongono sui magazzini, libri, carte, portafoglio, mobili ed effetti tutti del fallito; e quando trattasi di una società in nome collettivo, si mettono non solo sugli stabilimenti sociali, ma eziandio alla casa ove dimora ogni socio solidale. Da questa apposizione dei sigilli sono unicamente eccettuate le vesti, i mobili e tutti gli altri effetti strettamente necessari al fallito ed alla sua famiglia, dei quali però deve farsi sommaria descrizione nel relativo processo verbale. Coll'autorità poi del giudice commissario, possono anche esentarsi dall'apposizione dei sigilli le cose soggette a prossimo deterioramento, i libri del fallito, gli effetti di portafoglio a breve scadenza o suscettibili di accettazione, delle quali cose parleremo più opportunamente in appresso.

Dopo aver così provveduto a mettere in salvo i beni, importa anche sovente di assicurarsi della persona del fallito. — Il Codice francese del 1808 ordinava in qualunque caso il deposito del fallito nella casa di arresto per debiti, o la guardia della sua persona per mezzo d'un ufficiale o gendarme. Ma un sistema così rigoroso ed assoluto produceva varie pessime conseguenze. E primieramente l'inesecuzione della legge nella maggior parte dei casi. Sopra 12,272 fallimenti aperti giudiziariamente in Francia nello spazio di dieci anni, il fallito presente fu lasciato in libertà in 3,105. Inoltre molto sovente il debitore, scusabile o no, di buona o di mala fede, cominciava col fuggire o col nascondersi; e si avverò che in 2,186 fallimenti il debitore erasi assentato. Quindi emergevano gravissime difficoltà nell'amministrazione e nel processo di fallimento, giacchè la presenza del debitore è (segnatamente nei primi giorni del procedimento) necessaria per illuminare il giudice, fornire schiarimenti ed indicazioni. Per evitare questi inconvenienti, la legge del 1838, ordinando pur sempre in massima l'arresto del fallito, ne lo esentava però quando egli stesso avea fatto la sua dichiarazione di fallimento. Il nostro Codice lascia questo provvedimento in facoltà del tribunale, inculcando per altro la custodia o l'arresto del fallito quando siavi sospetto di bancarotta.

2.° Un altro, ed il più importante effetto immediato della dichiarazione di fallimento, si è di *privare di pien diritto il fallito dell'amministrazione di tutti i suoi beni*, i quali trapassano nella massa dei di lui creditori.

Il trapasso di cui si tratta operasi di pien diritto; non può quindi essere nè sospeso, nè impedito, nè in altra guisa modificato dal tribunale. Giova quindi vedere di presente l'estensione di questo principio, e l'epoca da cui il trapasso ha il suo effetto.

Riguardo all'estensione del principio, vale a dire alla specie e quantità di beni ai quali applicasi il trapasso dell'amministrazione dal fallito ai creditori, la giurisprudenza francese ha stabilito la massima che ei comprendono fra i detti beni non solo quelli esistenti all'epoca della dichiarazione di fallimento, ma quelli eziandio che possono a

qualunque titolo e causa pervenire al fallito posteriormente all'epoca medesima. Non vi ha dubbio del pari, che nella massa dei beni, la cui amministrazione è devoluta ai creditori, non solamente stanno i mobili ed immobili tutti del fallito, ma anche tutte le azioni reali e personali tanto attive che passive, comprese nel patrimonio di lui; le quali azioni da quel momento si esercitano dai rappresentanti della massa dei creditori, e si devono reciprocamente contro la stessa proporre dai terzi.

Questo principio però vuol essere inteso ed applicato col dovuto criterio. Se tutte le azioni che direttamente o indirettamente riguardano il patrimonio del fallito, trapassano nella massa, altre ve ne sono che di loro natura non sono nè cedibili nè trasmissibili, e che perciò appunto in linguaggio forense chiamansi *azioni personalissime*. Queste azioni, che non vengono devolute alla massa, sono quelle esclusivamente inerenti alla persona del fallito, senza considerazione del patrimonio. A meno che non sia legittimamente rimosso, il fallito ritiene per la medesima ragione una tutela statagli deferita dalla legge. Similmente il fallito non è punto privato del diritto di far opposizione alla sentenza dichiarativa del suo fallimento, di stipulare un concordato, o di fare qualsiasi altra convenzione vantaggiosa alla massa.

Si fece controversia, se la devoluzione dei beni del fallito all'amministrazione dei creditori s'estenda anche ai lucri che egli potesse procacciarsi col suo lavoro personale. Secondo Pardessus, il fallito che si dedica ad un'industria non può essere privato giorno per giorno delle retribuzioni e dei profitti, che per questa via egli riesce a guadagnare. Ma questa opinione, fondata sovra onorevoli considerazioni di umanità, vien contradetta dalla maggior parte dei dottori, fondandosi questi sul principio, che il trapasso a termini di legge abbraccia la generalità dei beni del fallito, avvertendo però che si debba ciononostante accordare una parte dei predetti lucri industriali al fallito ed alla di lui famiglia, a proporzione dell'industria e del bisogno personale.

3.° Terzo degl'immediati effetti della sentenza si è di *rendere esigibili verso il fallito tutti i debiti non ancora scaduti.* — Secondo le regole del diritto civile, quando si accordano termini ad un debitore, si presume in generale e meno il caso di mutuo, che si concedano essi a puro comodo del debitore medesimo, per la confidenza che si ha nel suo credito, con la facoltà di prendere garanzie con atti conservatori, e col diritto di esperire azioni in caso di non pagamento. Or bene, lo stato di fallimento fa cessare ogni credito nel debitore, e conferisce di pien diritto al creditore il diritto di agire immediatamente per cautelare ed assicurare il suo diritto. — Ma questa esigibilità, risultante dall'avvenuto fallimento, non produce già di sua natura gli effetti stessi dell'esigibilità comune. La legge vuole bensì premunire il creditore a termine contro la diminuzione delle sicurezze, proveniente dallo stato di fallimento; ma essa non vuole, per un cambiamento radicale nelle conseguenze del suo titolo, avvantaggiarlo eccezionalmente a danno

degli altri creditori. Dichiarando quindi esigibile il di lui credito, la legge vuol solamente significare, ch'egli prenderà parte alle operazioni del processo di fallimento ed alle ripartizioni dei dividendi, come se il suo credito fosse gia scaduto.

Questa esigibilità, così intesa, comprende tanto i crediti commerciali quanto i civili, non esclusi gli ipotecarii, perchè (come vedremo a suo luogo) questi ultimi crediti, nonostantechè guarentiti dall'ipoteca, possono doversi esperire anche sui beni mobili, ove i beni ipotecati siano insufficienti al pagamento.

4.° La sentenza di fallimento *sospende a profitto della massa gl'interessi dei crediti contro il fallito, eccettuati quelli guarentiti da pegno, privilegio od ipoteca.* — Questo principio per la massa forma, a così dire, il rovescio della medaglia di quello dell'esigibilità dei crediti non ancora scaduti.

5.° *Nullità degli atti e contratti passati dal fallito nei tempi prossimi alla dichiarazione ed all'apertura del fallimento.*

Chiaro ed evidente è il motivo, dal quale dipende questo effetto del fallimento; la più parte delle disposizioni legislative intorno ai falliti rimarrebbero deluse, e frustrati i diritti dei creditori, se fosse lecito al debitore già colpito dal disastro, o prossimo ad esserlo, il far atti e contratti, la cui immediata conseguenza sarebbe di sottrarre il loro pegno e la loro garanzia agli aventi diritto. Indi la legge pronunzia la nullità di cotali atti medesimi.

Di due specie è questa nullità: l'una *assoluta*, l'altra *relativa*.

È assoluta la nullità che vien dichiarata dalla legge in virtù d'una presunzione *iuris et de iure*, che reputa come non avvenuti gli atti onde si tratta, senza ammettere in contrario alcuna eccezione o prova. — Questa nullità non si applica tranne a quegli atti, che la legge a tal fine ha designati; e li colpisce solamente nel caso in cui siensi gli atti stessi verificati, o nel tempo intermedio fra la data della dichiarazione del fallimento e l'epoca a cui siasene fatta rimontare l'apertura, *o nei dieci giorni anteriori a quest'epoca medesima.*

La nullità relativa è quella, a pronunciar la quale è necessario che gli atti i quali ne sono colpiti sieno stati realmente fatti in frode dei creditori anche dal terzo, col quale ha contrattato il fallito. Per questa nullità la legge non fa speciale designazione degli atti che possono venirne affetti, nè limitazione precisa del tempo, entro il quale gli atti stessi sonosi passati. Propriamente parlando, questa specie di nullità non è un effetto immediato del fallimento, ma bensì una conseguenza dei principii generali giuridici, in virtù dei quali si annulla qualunque fraudolento contratto passato dal fallito anche vari mesi prima dell'apertura del fallimento.

Gli atti ai quali applicasi la nullità assoluta sono:

1.° Tutti gli atti traslativi di proprietà dei beni mobili ed immobili consentiti dal fallito a titolo gratuito, sia nel tempo intermedio fra la data della dichiarazione del fallimento e l'epoca a cui siasene fatta rimontare l'apertura, sia nei dieci giorni anteriori a quest'epoca medesima;

2.° Tutti i pegni e tutte le anticresi costituite sul patrimonio del fallito, nonchè tutte le iscrizioni di privilegio o d'ipoteca prese nelle predette due epoche sui di lui beni, eccettuate unicamente le iscrizioni di quelle ipoteche e di quei privilegi che fossero stati acquistati anteriormente, e per cui non fosse ancora scaduto il termine utile a conservarne l'anteriorità;

3.° Tutti i pagamenti fatti nelle anzidette due epoche in qualsiasi modo dal fallito per debiti non ancora scaduti; ed anche per debiti già esigibili, quando il loro pagamento sia stato fatto altrimenti che in denaro od in effetti di commercio.

La seconda maniera di nullità non emerge più da una presunzione di frode, in virtù della quale si dichiari legalmente invalido l'atto, senza tollerare in contrario prova od eccezione veruna; inoltre, nell'applicare questa nullità, la legge non specifica più la natura degli atti che possono esserne colpiti, nè determina il tempo entro il quale questi atti devono essere stipulati, per venir annullati. Ma la legge stessa limitasi a dichiarare, che *tutti* i pagamenti fatti dal debitore per debiti scaduti, e *tutti* gli atti a titolo oneroso da lui *fatti dopo la cessazione dei suoi pagamenti*, *e avanti del giudizio dichiarativo di fallimento*, *potranno essere annullati*, se da parte di coloro che hanno ricevuto dal debitore o che con lui hanno contrattato, ebbero luogo con cognizione della cessazione de' suoi pagamenti.

Effetti mediati. — La massa dei creditori di un fallimento forma un'associazione, ma non un'associazione libera e volontaria, bensì una costituita da una sventura comune; un'associazione fortuita, creata dalla necessità fra persone che spesso non si conoscono fra loro, e che perciò devono esser dirette ed organizzate dalla legge e dalle autorità che la rappresentano.

A tale effetto l'amministrazione del fallimento è affidata a *sindaci* specialmente designati, sotto la vigilanza di un *giudice-commissario*. L'amministrazione sindacale si divide in tre distinte *epoche*.

Il giudice commissario non è chiamato ad amministrare, ma semplicemente ad invigilare l'amministrazione affidata ai sindaci. Egli fa al tribunale il rapporto di tutte le contestazioni che il fallimento può far nascere, e che siano di competenza del tribunale medesimo. Le ordinanze del giudice commissario non sono suscettibili di ricorso che nei casi preveduti dalla legge. L'appello dev' essere portato davanti al tribunale di commercio. Il tribunale stesso può in qualunque epoca rivocare il giudice-commissario addetto ad un fallimento, sostituendovi un altro de' suoi membri.

1.ª *Epoca.* — Uno o due sindaci provvisori sono nominati dalla sentenza dichiarativa del fallimento. Le loro funzioni hanno per iscopo di provvedere all'assicurazione e conservazione dell'attivo.

In primo luogo, nel caso che l'apposizione dei sigilli (di cui abbiamo parlato pur dianzi) non avesse già avuto luogo per opera del giudice di mandamento, devono i sindaci provvisori farla eseguire, proponendone al giudice la istanza.

È secondariamente loro obbligo di procedere, con intervento e collaborazione del fallito, alla disamina dei libri, accertandone colla propria firma lo stato; e di formare colla scorta dei libri medesimi il bilancio attivo e passivo, quando il fallito non lo avesse già presentato in una colla sua dichiarazione dei cessati pagamenti. Che se il bilancio fosse già stato dato, i sindaci provvisori devono esaminarlo, farvi le aggiunte e le correzioni che si ravvisassero del caso. Il bilancio così fatto o rettificato dai sindaci, deve depositarsi alla segreteria del tribunale di commercio.

Incombe ai sindaci provvisori del pari che ai definitivi, in terzo luogo, il dovere di fare tutti gli atti conservatori dei diritti del fallito contro i di lui debitori, di prendere contro gli stessi le iscrizioni ipotecarie che non si fossero già prese prima della loro entrata in uffizio, e di accendere infine una iscrizione a nome della massa dei creditori sugli stabili del fallito.

Entrano pure fra gl' incarichi degli amministratori della prima epoca le misure che può prendere il giudice-commissario ad istanza dei sindaci; cioè ordinare di non mettere sotto sigilli o di estrarre dai medesimi i libri del fallito; gli effetti di portafoglio a breve scadenza suscettibili di accettazione, o sottoposti ad atti conservatori; le cose soggette a prossimo deperimento; gli oggetti d'uso personale del fallito od inservienti al commercio del fallito stesso, lorchè questo commercio non potesse, senza pregiudizio dei creditori, immediatamente interrompersi.

Ai sindaci della prima epoca, come a quelli delle due ulteriori, compete pure la rappresentanza legale del patrimonio del fallito; sia per la esazione dei crediti che venissero a scadere durante il periodo della loro amministrazione, sia pel ricevimento delle lettere, sia per gerire qualunque causa o lite riguardante i beni del fallito e l'interesse dei suoi creditori.

2.ª *Epoca.* — La sentenza dichiarativa del fallimento fissa il giorno e l'ora della radunanza dei creditori. I quali vengono a tal epoca convocati davanti al giudice-commissario, da cui sono consultati sulla formazione dello stato dei creditori presenti, e sulla nomina dei sindaci definitivi. Di questa adunanza e delle propostevi osservazioni vien redatto apposito processo verbale, accompagnato dal rapporto del giudice-commissario; dietro i quali documenti il tribunale nomina i nuovi sindaci. Questi possono essere individui estranei alla massa dei creditori, o scegliersi invece nel numero di questi ultimi. A meno di speciali circostanze che inducano il tribunale a far altrove la scelta, in regola generale è da preferirsi, pei principii più sopra esposti, che i sindaci siano presi fra' creditori. — Non possono essere sindaci i congiunti col fallito sino al quarto grado inclusivamente di computazione civile.

Il primo còmpito dei sindaci definitivi si è di procedere entro tre giorni dalla loro nomina alla rimozione dei sigilli ed alla formazione dell'inventario dei beni del fallito, con intervento ed assistenza del fal-

lito stesso. Queste due operazioni si devono fare alla presenza del giudice di mandamento. — L'inventario è uno degli atti più gravi della procedura di fallimento. Si è per suo mezzo che i sindaci assumono la responsabilità dell'attivo. Esso è fatto in doppio originale, sottoscritto dal giudice e dai sindaci: uno di questi originali vien depositato alla segreteria del tribunale di commercio, l'altro è ritenuto dai sindaci. In questo inventario devono notarsi tutti gli oggetti che (come di sopra abbiamo detto) fossero stati esentati dai sigilli; poscia le merci, il denaro, i titoli di credito, i libri, le carte e gli effetti tutti del fallito, che vengono rimessi ai sindaci.

Preso per tal modo caricamento degli effetti del fallito, i sindaci definitivi devono compiere tutti quegli atti che dai sindaci provvisori non fossero stati eseguiti per la conservazione del patrimonio; e prendono, sotto la sorveglianza del giudice-commissario, la piena rappresentanza ed amministrazione del patrimonio medesimo. — Per la qual cosa riscuotono i crediti; compariscono in giudizio nelle liti riflettenti il patrimonio del fallito; vendono, autorizzati dal giudice-commissario, le merci e gli altri effetti mobili, sia agl'incanti, o sia in via amichevole, col ministero di sensali o d'altri pubblici uffiziali, e versano il prezzo ottenuto dalla vendita nella cassa delle consegne giudiziali, o in quell'altra indicata dal tribunale, dedotta la somma che il giudice-commissario stima lasciare in lor mani per far fronte alle spese d'amministrazione; ad agevolare la loro gestione, si giovano dell'opera del fallito, se non è in arresto, o, se trovasi arrestato, possono a tale effetto ottenergli un salvacondotto; è in loro facoltà, previa l'autorizzazione del giudice-commissario e legalmente chiamato il fallito, di transigere in tutte le contestazioni attive e passive sul patrimonio: ma la transazione da loro consentita non è valida, se prima non viene omologata dal tribunale di commercio o dal tribunale civile, a seconda della natura della contestazione e della relativa competenza, quando l'ammontare della contestazione è indeterminato o eccede le lire trecento. Quando si tratti di beni stabili, la transazione può essere impedita dal fallito.

I sindaci definitivi, entro quindici giorni dal loro ingresso in uffizio, son obbligati di rimettere al giudice-commissario un ristretto ossia conto sommario dello stato apparente del fallimento, delle principali cagioni e circostanze di esso e dei caratteri che sembra avere. Il giudice-commissario trasmette immediatamente questo documento, in una colle relative sue osservazioni, all'avvocato fiscale. Se i sindaci non hanno rimesso tale ristretto nel termine sovra indicato, deve il giudice-commissario prevenirne l'avvocato fiscale, manifestandogli le cagioni del ritardo. Fattasi tale trasmissione, il fallito ha diritto, se è detenuto, di dimandare un salvocondotto; il quale, se non v'è sospetto di bancarotta, gli viene accordato. Può egli similmente allora richiedere un sussidio d'alimenti per sè e per la sua famiglia.

Appartiene alla seconda epoca del processo di fallimento, onde stiamo occupandoci, la gravissima operazione della verificazione dei crediti. —

Dalla data della sentenza di dichiarazione del fallimento, i creditori possono rimettere al segretario del tribunale di commercio i loro titoli, con nota in cui sieno indicate le somme, delle quali si propongono creditori. Il segretario ne forma uno stato, e ne dà ricevuta. Egli non è responsabile dei titoli, se non per cinque anni, da computarsi dal giorno in cui è chiuso il processo verbale di verificazione dei crediti.

I creditori che al tempo della nomina dei sindaci definitivi non avessero rimesso i loro titoli di credito, sono immediatamente avvisati con inserzioni nei pubblici fogli e con lettere del segretario del tribunale di commercio, di doversi presentare personalmente, o per mezzo di mandatario, nello spazio di giorni venti dalle dette inserzioni, ai sindaci del fallimento, e rimettere ai medesimi i loro titoli di credito, oltre ad una nota indicante la somma di cui si propongono creditori, se pure non preferiscono di farne il deposito alla segreteria del tribunale di commercio. In ogni caso vien data ai creditori ricevuta dei loro titoli. Quanto ai creditori domiciliati nei regii Stati, ma fuori del luogo dove siede il tribunale davanti cui è instituito il giudizio di fallimento, il termine di giorni venti è accresciuto di un giorno per ogni cinque miriametri di distanza tra il luogo dove siede il tribunale ed il domicilio del creditore. Rispetto poi ai creditori domiciliati fuori dei regii Stati, i termini sono i seguenti: per coloro che dimorano in uno Stato confinante o nell'Italia, di mesi due; — per coloro che dimorano negli Stati d'Europa al di qua del Capo di Buona Speranza, di mesi sei; — per coloro che dimorano al di là del Capo di Buona Speranza, di un anno.

La verificazione dei crediti comincia nei tre giorni successivi alla scadenza dei termini come sopra prefissi ai creditori domiciliati nei regii Stati. Essa viene da allora in poi continuata senza interruzione, e fatta nel luogo, giorno ed ora indicati dal giudice-commissario. L'avviso di convocazione dato ai creditori deve contenere tale indicazione. Nondimeno, il giudice-commissario può, ove lo stimi, convocare nuovamente i creditori all'oggetto della verificazione dei crediti, sia con lettere del segretario, sia con inserzioni nelle gazzette.

I crediti dei sindaci sono verificati dal giudice-commissario, chiamati ad assistere a questa verificazione due dei maggiori creditori portati in bilancio e presenti. Gli altri crediti sono verificati dai sindaci, in presenza del giudice-commissario, ed in contraddittorio del creditore o del suo mandatario. Ogni creditore verificato o soltanto portato in bilancio può assistere e contraddire alle verificazioni fatte o da farsi. Il fallito ha lo stesso diritto.

Della verificazione dei crediti, a misura che va operandosi, stende il giudice-commissario un processo verbale, indicandovi il domicilio dei creditori o dei loro mandatari, facendovi descrizione sommaria dei titoli, con menzione delle aggiunte, cancellature ed interlinee, e dichiarandovi se il credito è ammesso o contrastato.

In tutti i casi, il giudice-commissario può, sulla istanza degl'inte-

ressati, od anche d'uffizio, ordinare la presentazione dei libri del creditore, o l'esibizione di estratto di essi da formarsi dal giudice del luogo.

Se il credito è ammesso in tutto od in parte, i sindaci scrivono sopra cadun titolo la dichiarazione seguente: *Ammesso al passivo del fallimento di* (Nome del fallito) *per la somma di* (Valore) *il* (Data).

Dopo la verificazione del credito, il creditore deve giurare nelle mani del giudice-commissario, o di altro giudice da lui a tale effetto delegato, che il suo credito è vero e reale per la somma per cui fu ammesso. — Contro questo giuramento richiesto dalla legge, molte opposizioni erano insorte in Francia; ma caddero esse per l'energica protesta del signor Hennequin, il quale diceva: « Fate che le vostre leggi si fondino sulla moralità; non riceva il giuramento da voi questo segno di disprezzo; quand'anco il giuramento non dovesse illuminare, prevenire, salvare che una sola volta nel corso di un secolo, la disposizione che io domando non sarebbe perciò stata votata senza utilità! Dirò di più: il principio consacrato dal codice di commercio, quando pur non dovesse mantenersi che come un omaggio prestato alla coscienza, che come una dottrina onorevole per l'umanità, sarebbe sempre mestieri il ritrovarlo nella legge ». — Il termine di otto giorni non è fatale per l'ammissibilità del credito; ma il creditore, che entro il detto tempo non siasi prestato ad una tale affermazione, non può, finch'esso non la faccia, intervenire all'adunanza del concordato, nè essere compreso nei riparti, dei quali in appresso parleremo.

Come abbiamo di sopra accennato, questa verificazione economica può richiedersi dal creditore per mezzo di suo mandatario. Sorse a questo proposito il dubbio, se un tale mandato possa esercitarsi da uno dei sindaci. E comechè alcune corti dell'impero francese abbiano pronunciato l'affermativa, è pur nondimeno opinione dei più assennati, che i sindaci, essendo chiamati a verificare i crediti nell'interesse della massa, non possano simultaneamente operare nell'interesse privato di un creditore, chè altrimenti collimerebbero in loro le qualità di giudice e di parte. « In questo caso, dice il Parodi, quando non si potesse altrimenti supplire all'interesse del mandante colla surroga d'un diverso mandatario, il sindaco dovrebbe dimettersi, anche sull'invito del giudice, dalle proprie funzioni, e nell'ipotesi d'un rifiuto potrebbe verificarsi una di quelle circostanze che possono dar luogo alla revoca e surrogazione dei sindaci, secondo il disposto della legge ».

Quanto abbiamo infino a qui stabilito, si applica al caso della verificazione economica di crediti non contrastati nè dai sindaci, nè dal fallito, nè da altri interessati. Ma dove insorga contestazione sulla verità o sull'ammontare del credito, quando l'oggetto della contestazione non eccede realmente lire trecento, ancorchè il titolo porti un credito maggiore, il giudice-commissario pronuncia sulla contestazione, salvo ricorso al tribunale, quando l'oggetto della contestazione ecceda lire cento. Se l'oggetto della contestazione eccede il valore di lire trecento, il giudice-commissario rimette le parti a breve termine, e senza bisogno di

citazione, davanti al tribunale di commercio, il quale pronuncia sulla di lui relazione. Il tribunale stesso può ordinare che dal giudice-commissario si proceda ad informazioni sopra i fatti relativi alla controversia, e che siano citati a comparire dinanzi al medesimo coloro che potessero dare notizie a tale riguardo. — Questa remissione della lite al tribunale di commercio deve intendersi limitata al solo caso, in cui il credito contrastato sia di natura commerciale; che se fosse di natura civile, dovrebbe giudicarsi dal tribunale ordinario.

Fa mestieri che la verificazione dei crediti proceda con tutta la rapidità che è compatibile con una giusta ponderazione degl'interessi e dei diritti in contrasto; epperò devonsi rimuovere tutte le lungaggini che potessero nascere dalle procedure originate dalle contestazioni sui crediti da verificarsi. E siccome queste contestazioni devono essere definite, anche col rimedio dell'appello, dal tribunale commerciale o dal tribunale ordinario, bisognava impedire che ne provenissero importuni ritardi. A ciò ha provveduto il legislatore, ordinando che il tribuuale di commercio, nanti cui è aperto il processo, può, giusta le circostanze, ordinare che si soprasseda per qualche tempo all'adunanza dei creditori destinata alla proposizione di un concordato, oppure decidere che vi si proceda, ammettendovi provvisoriamente il creditore, il cui credito sia contrastato, per quella somma che il tribunale stesso giudicherà di stabilire colla sua ordinanza La medesima facoltà di provvisoria ammissione è conceduta anche al tribunale ordinario, se il credito è meramente civile.

Nel caso che un credito sia oggetto d'istruzione criminale o correzionale, il tribunale di commercio può egualmente pronunciare che si soprasseda alla convocazione pel concordato; se ordina di passar oltre, non può far luogo all'ammissione del credito per provvisione, ed il creditore contrastato non può aver parte alle operazioni del fallimento, finchè i tribunali competenti non abbiano pronunciato.

Il creditore, il privilegio del quale o l'ipoteca soltanto fossero contrastati, senza che siane controverso il credito, è ammesso alle deliberazioni del fallimento come semplice creditore personale.

Soddisfatti tutti gli accennati incombenti, e chiuso il processo verbale della verificazione dei crediti, un'ultima operazione dee farsi nella seconda epoca del processo di fallimento, cioè la formazione del concordato, che la legge, meno il caso di dolosa bancarotta, consente al fallito di proporre ai suoi creditori. — A tale effetto, nei tre giorni successivi allo spirare di tutti i termini, come sopra fissati, pel giuramento dei creditori verificati, il giudice-commissario fa avvisare con lettere ed inserzione nei pubblici fogli, tutti i creditori verificati e giurati ed ammessi per provvisione a comparire nel luogo, giorno ed ora stabiliti dallo stesso giudice, per deliberare sulla formazione del concordato, alla quale è chiamato pure il fallito.

Il *concordato* è appunto quella convenzione che i creditori fanno col fallito, restringendo i loro diritti sia nell'ammontare dei crediti, sia

nelle epoche delle scadenze, sia nelle forme del pagamento, collo scopo di ultimare il processo di fallimento e di ottenere una più pronta, sebbene non completa soddisfazione delle loro ragioni. — Esso è dunque una specie di *remissione di debito*, che si fa in considerazione della povertà del fallito, e per proteggere lui ad un tempo ed i creditori da probabili danni maggiori.

Atto grave, che può compromettere molti interessi, che può dar luogo a circonvenimenti e ad inganni, il concordato venne posto dalla legge sotto la salvaguardia di tutelari formalità, dalle quali non lice prescindere. — Eccole, a tenore del nostro codice di commercio.

I sindaci fanno all'adunanza una relazione sopra la situazione del fallimento, sull'adempimento delle formalità e sulle operazioni che hanno avuto luogo: il fallito è sentito. La relazione dei sindaci è da essi sottoscritta e rimessa al giudice-commissario, il quale stende processo verbale di ciò che vien detto e deliberato nell'adunanza.

Non può essere consentito alcun trattato fra i creditori deliberanti ed il fallito, fuorchè dopo il compimento delle formalità qui sopra ordinate. Il trattato non si stabilisce, se non mediante il concorso di un numero di creditori formanti la maggioranza, e rappresentanti inoltre i tre quarti della totalità dei crediti verificati e giurati od ammessi per provvisione, il tutto sotto pena di nullità. — La legge esige dunque per la formazione del concordato una doppia maggioranza, cioè quella numerica dei creditori, e quella della somma dei crediti. La prima è destinata a tutelare principalmente i piccoli creditori che avrebbero potuto essere sacrificati alla volontà dei grossi, ove il codice avesse tenuto conto solamente dell'entità del valore di cui sono creditori i consenzienti. La seconda è invece rivolta a proteggere i forti creditori, i quali avrebbero potuto essere obbligati ad accettare un concordato pregiudizievole, se la sola pluralità dei suffragi dati da creditori di lievi somme fosse bastata a consentirlo. Il concordato fatto con questa doppia maggioranza è valido ed obbligatorio anche per la minorità dissenziente. I creditori non ancora verificati possono accedere al concordato, ma la loro adesione non produce altro effetto legale se non quello di spogliarli di ogni diritto di opposizione (che prima loro potesse competere) al fatto accordo; ma la loro accessione non basta a costituire titolo liquido in loro favore, nulla potendo equivalere alla verificazione dei crediti, nell'interesse dei terzi.

I creditori privilegiati od ipotecarii ed i creditori con pegno non hanno voce nelle operazioni relative al concordato per tali loro crediti; nè questi sono calcolati, se i creditori non rinunziano al loro privilegio, ipoteca o pegno. La votazione al concordato induce di pien diritto rinunzia al privilegio, ipoteca o pegno.

Il concordato dev'essere sottoscritto nella stessa adunanza sotto pena di nullità; se fu solamente consentito dalla maggioranza in numero dei creditori presenti, o dalla maggioranza di $^3/_4$ della somma totale dei crediti, la deliberazione sarà rimandata ad altra adunanza, che il

giudice-commissario fisserà entro il termine di giorni quindici senza altra dilazione.

Anche quando non vi fosse nè l'una nè l'altra maggioranza, ma vi fosse adesione ad un concordato per parte di un numero considerevole di creditori, potrà il giudice-commissario rimandare la deliberazione ad altra adunanza da avere luogo entro lo stesso termine sovra stabilito, e senz'altra dilazione, quand'anche vi si ottenesse l'una di dette maggioranze.

In questi casi le risoluzioni prese e le adesioni date nella prima adunanza saranno senza effetto.

I creditori intanto potranno prendere visione nella segreteria del tribunale di commercio del processo verbale dell'adunanza.

Affinchè possa consentirsi concordato, fa mestieri che il fallito sia in buona fede, o che almeno, non gli si possa imputare bancarotta fraudolenta. — Alcuni scrittori di diritto hanno preteso che nemmeno in questo ultimo caso fosse negata ai creditori la facoltà di fare una remissione parziale al fallito, fondandosi sul noto principio, che, se non si può transigere tra i privati in pregiudizio dell'azione pubblica, non è però vietata loro la transazione intorno agli effetti civili, salvi rimanendo i diritti del fisco. E siccome l'interesse meramente pecuniario dei creditori esige spesso che si faccia un concordato, onde liberarli dalle spese e dalle lungaggini di una procedura di fallimento, quindi vorrebbero questi giurisprudenti che a simiglianza di quanto si pratica nei processi per delitto comune, fosse lecito alle parti transigere sulle loro private ragioni eziandio nel caso di presunzione di bancarotta.

Siffatto sistema non potrebbe ammettersi in modo assoluto, poichè la moralità pubblica sarebbe gravemente lesa quando si concedesse concordato ad un fallito, del quale risultasse giudizialmente la mala fede. Però il nostro Codice di commercio non ha escluso totalmente la possibilità del concordato, ove si tratti di bancarotta semplice, caso in cui può ancora rimanere probabilità di buona fede; ma l'ha tolta affatto in caso di bancarotta dolosa. Questo savio sistema di temperamento, così si esprime: Se il fallito è stato condannato come bancarottiere fraudolento, non potrà essere formato concordato. Quando sia soltanto cominciato un procedimento di bancarotta fraudolenta, i creditori saranno nondimeno convocati per decidere, se si riservano di deliberare sopra un concordato in caso di assolutoria e se in conseguenza soprassedono a determinare sino all'esito del giudizio. Questa sospensione non potrà essere pronunciata che dalla maggioranza in numero ed in somma.

Quando, trascorso il tempo della sospensione, evvi luogo a deliberare sul concordato, le regole stabilite saranno applicate alle nuove deliberazioni.

E gli articoli successivi aggiungono: Potrà essere formato concordato, se il fallito è stato condannato per bancarotta semplice. Tuttavia in caso di procedimento incominciato, potranno i creditori soprassedere a deliberare sino all'esito del giudizio.

Tutti i creditori che avevano diritto a concorrere al concordato o i diritti dei quali saranno stati riconosciuti dipoi, potranno formarvi opposizione. L'atto di opposizione ne conterrà i motivi e dovrà essere intimato ai sindaci ed al fallito, sotto pena di nullità, negli otto giorni successivi a quelli del concordato, con citazione alla prima udienza del tribunale di commercio.

Se non è nominato che un solo sindaco e questi formi opposizione al concordato, sarà egli tenuto di promuovere la nomina di un nuovo sindaco e di adempiere verso il medesimo le formalità come sovra prescritte.

Se il giudizio sopra l'opposizione è dipendente dalla decisione di questioni che non fossero, per ragion di materia, di competenza del tribunale di commercio, questo soprassede a pronunciare sull'opposizione sin dopo la decisione delle dette questioni, e fissa un breve termine al creditore opponente, per istituire giudizio avanti ai tribunali competenti e far fede delle sue diligenze. Il concordato vale contro qualunque creditore non interveniente e non verificato ma costituito in mora; ciò nonostante egli è ammesso a far opposizione. Affinchè l'accordo possa pregiudicare alla minor parte dei creditori non intervenutivi e non sottoscritti, debb'esser approvato con decreto del giudice ed omologato.

L'omologazione del concordato sarà domandata al tribunale di commercio dalla parte più diligente. Il tribunale non potrà pronunziare se non trascorsi gli otto giorni. Se durante gli otto giorni sonosi formate opposizioni, il tribunale pronuncierà sulle medesime e sull'omologazione con una sola e stessa sentenza. Se l'opposizione è ammessa, il tribunale annulla il concordato riguardo a tutti gli interessati.

In tutti i casi e prima che il tribunale pronunci sull'omologazione, il giudice-commissario farà relazione al tribunale sopra i caratteri del fallimento e sull'ammissibilità o no del concordato.

In caso d'inosservanza delle regole sopra stabilite, ovvero quando motivi d'interesse pubblico o dei creditori sembrino tali da impedire il concordato, il tribunale ne ricuserà l'omologazione.

L'omologazione rende obbligatorio il concordato per tutti i creditori portati o non portati in bilancio, sieno o no i loro crediti verificati, ed anche pei creditori domiciliati fuori dei RR. Stati, siccome altresì pei creditori che sarebbero stati ammessi a deliberare per provvisione, qualunque sia per essere la somma che in appresso fosse per assegnare ad essi la sentenza definitiva.

L'omologazione del concordato conserva a tutti i creditori l'ipoteca sui beni immobili del fallito. Tuttavia i sindaci faranno iscrivere all'ufficio di conservazione delle ipoteche la sentenza di omologazione, salvo che altrimenti siasi stabilito nello stesso concordato.

Tostochè la sentenza di omologazione del concordato sarà passata in cosa giudicata, cesseranno le funzioni dei sindaci. Questi renderanno al fallito il loro conto definitivo, il quale sarà discusso e chiuso in presenza del giudice-commissario. Rimetteranno al fallito l'universalità dei suoi beni, libri, carte ed effetti, con farsene dare dal fallito ricevuta di scarico, e

ciò sotto quelle condizioni e cautele che fossero stabilite nel concordato. Il giudice-commissario estende di ogni cosa processo verbale, e cessa dalle sue funzioni. Il tribunale di commercio giudica sopra le contestazioni che fossero per insorgere.

Il fallito non bancarottiere, che ha ottenuto un concordato, potrà riprendere la professione di commerciante: ne decaderà però, se entro 6 mesi successivi ai termini fissati per l'ultimo pagamento delle quote ai creditori, non saranno queste state intieramente soddisfatte.

Fa d'uopo non interpretare con soverchio ed irragionevole rigorismo l'obbligazione della minoranza, di acquetarsi cioè al concordato da lei non consentito. Infatti se l'accordo fatto dalla pluralità dei creditori venisse in processo di tempo riconosciuto ingiusto e difettoso, la minoranza potrà interporre appello. E dove sentenza del tribunale lo dichiarasse, il concordato potrebbe annullarsi

Si distingue la *nullità* dalla semplice *risoluzione* del concordato: la prima conseguita alla condanna del fallito per bancarotta dolosa proferita dopo omologazione, o dalla sentenza del tribunale di commercio che dichiara nullo il contratto per cause di dolo posteriormente scoperte e procedenti da simulazione dell'attivo, o da esagerazione del passivo. — La risoluzione o rescissione viene all'incontro pronunciata, quando risulti che le stipulate condizioni del concordato non furono eseguite. La risoluzione del concordato può essere chiesta dalla maggioranza dei creditori intervenuti alle deliberazioni sul concordato, non ancora soddisfatti dalle somme portate dal medesimo. La domanda sarà promossa avanti il tribunale di commercio od in nome dei detti creditori dai sindaci, o da essi creditori, chiamati i sindaci, ed in contraddittorio del fallito e dei fideiussori, se ve ne sono.

La risoluzione potrà anche essere chiesta individualmente, ma quanto al proprio interesse solamente, da uno o più creditori non stati soddisfatti in tutto od in parte delle quote scadute, ad essi assegnate dal concordato. In questo caso, tali creditori rientrano nell'integrità dei loro diritti tanto sui beni, quanto contro la persona del fallito, ma non potranno agire per conseguire il soprappiù oltre le quote portate dal concordato, se non dopo la scadenza dei termini dal medesimo prefissi pel pagamento delle ultime quote.

La risoluzione del concordato non libera i fideiussori intervenuti per guarentirne in tutto od in parte l'esecuzione.

L'azione per proporre la risoluzione del concordato si prescrive col decorso di anni 5 dalla scadenza dell'ultimo pagamento da farsi dal fallito.

Se, dopo l'omologazione del concordato, il fallito è inquisito di bancarotta fraudolenta, ed è spiccato contro di lui mandato di cattura, il tribunale di commercio potrà dare quelle provvidenze conservatorie che fossero necessarie, le quali però cesseranno di pien diritto dal giorno dell'assolutoria e dell'ordinanza di non farsi luogo ad ulteriore procedimento, o di qualunque altra ordinanza o decreto per cui cessi il procedimento contro l'inquisito.

Sulla presentazione della sentenza di condanna per bancarotta fraudolenta o con quella che annulla o risolve il concordato, il tribunale di commercio nominerà un giudice-commissario ed uno o più sindaci. Questi sindaci potranno fare apporre i sigilli; procederanno senza indugio, in presenza del giudice di mandamento e colla scorta dell'antico inventario, alla ricognizione dei fondi e delle carte, formando, se vi è luogo, un supplemento all'inventario ed al bilancio. I sindaci faranno immediatamente pubblicare ed inserire nelle gazzette, coll'estratto della sentenza di loro nomina, l'invito ai nuovi creditori, se ve ne ha, di presentare entro venti giorni i loro titoli di credito per essere verificati. L'invito sarà altresì dato con lettere del segretario.

Si procederà senza ritardo alla verificazione dei titoli di credito prodotti in esecuzione. Non avrà luogo veruna nuova verificazione dei creditori anteriormente ammessi e pei quali sarà stato prestato il giuramento, senza pregiudizio però del rigetto o della riduzione di quelli che di poi fossero stati pagati in tutto od in parte.

Compiute le sovra accennate operazioni, se non interviene un nuovo concordato, i creditori saranno convocati per dare il loro avviso sulla conservazione o surrogazione dei sindaci. Non si procederà a veruna ripartizione, se non dopo trascorso, rispetto ai nuovi creditori, il termine stabilito pei creditori domiciliati nei RR. Stati.

Gli atti del fallito, posteriori all'omologazione del concordato ed anteriori all'annullazione o risoluzione, non saranno dichiarati nulli, fuori che nel caso di frode dei diritti dei creditori.

I creditori anteriori al concordato rientreranno nell'integrità dei loro diritti rispetto al fallito solamente, ma non potranno partecipare nella massa, salvo che nelle seguenti proporzioni: se non hanno riscossa veruna parte del dividendo, per la totalità dei crediti; se ne hanno riscosso parte, per la parte del primitivo credito corrispondente a quello del dividendo promesso e non riscosso. Queste disposizioni sono anche applicabili al caso, in cui un secondo fallimento fosse per dichiararsi, senza che prima siavi intervenuta annullazione o risoluzione del concordato. Il concordato non pregiudica i creditori ipotecari.

Ove, dopo fatto il concordato, sopravvengano altri creditori, essi possono ripetere dai primi, a prorata, la quota che a loro spetta in virtù del concordato medesimo. Godono privilegio, ossia sono preferiti a tutti gli altri, i creditori che avessero fatto spese di ultima infermità o di funerali a favore del fallito. Anzi questi creditori privilegiati, ed in generale tutti quelli che sono muniti di privilegio, non devono andare soggetti alle clausole del concordato, nè quindi ad alcuna riduzione.

Quando il concordato non si faccia od il già fatto si annulli, i creditori sono di pien diritto in istato di *unione*.

Appena lo stato d'unione è costituito, il giudice-commissario interroga i creditori tanto sopra l'andamento dell'amministrazione, quanto sulla conservazione dei sindaci o sulla loro surrogazione. Ma è da osservare, che in questa terz' epoca della procedura la legge accorda

alla sola maggioranza dei creditori certe attribuzioni speciali e il diritto di prendere certe deliberazioni, alle quali i sindaci devono, prese che sieno, interamente uniformarsi. I sindaci che non fossero conservati, rendono nel più breve termine possibile ai nuovi sindaci ed in presenza del giudice-commissario, il conto della loro amministrazione, chiamatovi anche legalmente il fallito. A queste deliberazioni sono ammessi anche i creditori privilegiati, ipotecari o pignoratari.

Una delle prime operazioni dell'unione si è di esaminare se sia il caso di farsi aut rizzare dal tribunale di commercio, chiamato legalmente il fallito, a trattare e conchiudere l'alienazione in massa di tutto o di parte di quei diritti ed azioni, la cui realizzazione non avesse potuto precedentemente operarsi. Ogni singolo creditore ha facoltà di rivolgersi al giudice-commissario, onde sollecitare una deliberazione a questo riguardo.

In secondo luogo, può l'unione autorizzare i sindaci a far valere il patrimonio del fallito, continuando il commercio da esso lui esercitato. Questa facoltà lasciata alla massa di eccedere i termini di una semplice liquidazione e di entrare nella via delle speculazioni commerciali, benchè suggerita dai gravi inconvenienti, che possono talora risultare a danno della massa stessa dalla cessazione od interruzione del commercio del fallito, non lascia però di presentare solenni difficoltà, sia per ciò che riguarda le perdite che possono risultare dalla continuazione di un commercio non più gerito dall'intraprendenza individuale, ma da una massa o dai suoi rappresentanti debolmente interessati; sia per la più o meno estesa responsabilità dei creditori consenzienti alla continuazione; sia per la sorte dei creditori dissenzienti. — A sciogliere, almeno in parte, queste difficoltà, il legislatore ha prescritto, che la deliberazione che contiene l'autorizzazione di cui sopra, ne stabilirà i confini e la durata, e fisserà le somme che i sindaci potranno ritenere presso di sè per provvedere alle spese di giustizia e d'amministrazione; che inoltre tale deliberazione non potrà essere presa, fuorchè in presenza del giudice-commissario ed alla maggioranza dei tre quarti dei creditori in numero ed in somma; che infine competerà ai creditori dissenzienti ed al fallito il diritto ad opposizione, senza che però l'esercizio di questo diritto possa sospendere l'eseguimento della deliberazione; il tribunale pronuncierà sulla opposizione.

Statuite queste forme tutelari, la legge ha moderato le conseguenze che possono emergere dalla deliberazione presa dalla massa, prescrivendo, che se le operazioni dei sindaci traessero seco obbligazioni eccedenti l'attivo dell'unione, i creditori che avranno autorizzate le operazioni saranno soli tenuti personalmente oltre la loro parte nell'attivo, entro i limiti però dell'autorizzazione; essi vi contribuiranno in proporzione dei rispettivi loro crediti. Per guisa che, la responsabilità dei creditori dissenzienti trovasi limitata alla sola quota loro spettante sul patrimonio del fallito.

Una terza indagine deve fare l'unione, cioè vedere se sia il caso di

accordare al fallito ed alla sua famiglia un soccorso sopra l'attivo del fallimento. — L'antico codice francese non permetteva che questo sussidio fosse conceduto, se non quando non eravi presunzione di bancarotta. Nel nuovo codice francese e nel nostro, questa condizione non è più scritta in legge; ma una nuova garanzia più generale e più larga è domandata: richiedesi cioè il consenso della maggioranza in numero dei creditori. Con ciò si è provveduto da una parte all'interesse di questi ultimi; e dall'altra al voto dell'umanità, che non vuole che per la colpa del bancarottiere una innocente famiglia venga irreparabilmente condannata all'estrema inopia.

I creditori in istato di unione sono convocati dal giudice-commissario almeno una volta nel primo anno, e, se occorre, negli anni successivi: in tali adunanze i sindaci rendono il conto della loro amministrazione. Quando la liquidazione del fallimento è compiuta, i creditori sono convocati dal giudice-commissario per la resa del conto finale dei sindaci, presente o legalmente chiamato il fallito. In questa ultima adunanza, i creditori emettono il loro avviso sulla gestione, ed esaminano se il fallito sia scusabile. A tale oggetto stendesi processo verbale, in cui ogni creditore ed il fallito possono far registrare i loro detti e le loro osservazioni. Dopo chiusa quest'adunanza, l'unione è sciolta di pien diritto. Il giudice-commissario presenta al tribunale la deliberazione dell'unione relativa alla scusabilità del fallito, e fa relazione sui caratteri e sulle circostanze del fallimento. Il tribunale pronuncia, se il fallito sia o no scusabile. Se il fallito non è dichiarato scusabile, i creditori rientrano nell'esercizio dei loro diritti individuali tanto contro la persona, quando sui beni del fallito. Se è dichiarato scusabile, non può farsi luogo all'arresto personale di lui sopra istanza dei creditori del suo fallimento, e non può essere da essi molestato fuorchè sui beni, salve le eccezioni portate da leggi speciali. Non possono essere dichiarati scusabili i bancarottieri fraudolenti, gli stellionatari, i condannati per furto, per truffe, per abuso di confidenza, ed i contabili di danaro pubblico.

§ 3.°

IMMISSIONE DI TUTTI GL'INTERESSATI NEL PATRIMONIO DEL FALLITO.

A tre generali categorie riduconsi le persone che possono aver dei diritti sul patrimonio di un fallito, cioè in primo luogo coloro ai quali compete il diritto di reclamare in via di rivendicazione qualche cosa di loro proprietà, trovantesi nel patrimonio medesimo; — coloro che facendo credito al fallito, hanno preso speciali guarentigie, come ipoteche, privilegi o pegni, o in altri termini, che hanno fatto piuttosto un credito reale che personale; — infine la massa dei creditori chirografari. — Triplice sarà dunque la divisione del presente articolo.

Della rivendicazione. — Rivendicare significa reclamare una cosa di cui si ha la proprietà, e della quale un altro ha il possesso. — Di questo diritto usano il prestatore, il deponente, il debitore pignoratizio, il committente, allorquando dimandano restituzione dell'oggetto da loro prestato, depositato, dato in pegno, o consegnato in commissione. — Se è vero che tutti i beni d'un fallito formano la garanzia dei suoi creditori, è vero altresì che i beni altrui, accidentalmente da lui posseduti, non formano punto la garanzia dei creditori medesimi, in quella guisa stessa che non formavano sua proprietà. Spetta senza dubbio al legittimo proprietario il diritto di rivendicarli, salvo il correlativo suo obbligo di soddisfare alle obbligazioni ed agli oneri, che saranno stati la condizione o la giusta conseguenza del possesso avutone dal fallito. Il rivendicante non ha che da stabilire due fatti: la sua qualità di proprietario, e l'identità della cosa reclamata. Colui che domanda, non la identica cosa sua, ma l'equivalente od il valore della cosa, non è un rivendicante ma un creditore.

Partendo da questi principii, il codice di commercio indica due individui, il *deponente* ed il *mandante*, ai quali è attribuito il diritto della rivendicazione. Non bisogna credere però, che questa enumerazione sia tassativa; poichè ci sono altri i quali comechè nominativamente non contemplati dalla legge, godono del diritto medesimo, essendo proprietarii di cose, di cui il fallito non è che mero detentore.

Possono essere rivendicate durante tutto il tempo in cui si troveranno in natura, in tutto od in parte, le merci consegnate al fallito a titolo di deposito, o per essere vendute per conto del proprietario. Può eziandio essere rivendicato il prezzo o la parte del prezzo di dette merci che non fosse stato pagato in danaro od altrimenti, nè compensato in conto corrente tra il fallito ed il compratore. Questo diritto di ritirare le mercanzie depositate si estende anche al caso di deposito di danaro, purchè si tratti d'un deposito *regolare*, quando cioè *pecunia sit* (come dicevano gli antichi giureconsulti) *deposita saculo obsignata;* ma non competerebbe al deponente questo diritto ove si trattasse di deposito *irregolare*, quando cioè il danaro del deponente si confondesse con quello del depositario, caso in cui il contratto si risolverebbe in un mutuo, ed il deponente non potrebbe agire nella qualità di rivendicante, bensì in quella di semplice creditore. — Se le merci, invece di trovarsi nelle mani del fallito, trovansi identicamente in quelle dei suoi preposti, mandatari o consegnatari, possono egualmente essere rivendicate. Possono esserlo *a fortiori* nelle mani del complice, il quale per connivenza col fallito le avesse sotto mendaci forme di vendita o d'altro contratto, defraudate al deponente, vero ed unico proprietario.

In quanto al mandante, il codice ordina che possano essere rivendicate in caso di fallimento le rimesse in effetti di commercio od altri titoli non ancora pagati, e che si trovano in natura in possesso del fallito all'epoca del suo fallimento, qualora tali rimesse siano state fatte dal propriotario con semplice mandato di farne la riscossione e di cu-

stodirne il valore, e quando siano state dallo stesso proprietario specialmente destinate a determinati pagamenti. — Bisogna che gli effetti si trovino *in possesso* del fallito: questa espressione non vuol essere troppo materialmente e rigidamente interpretata; e la Corte di cassazione francese ha sancito la massima che il mandante ha diritto alla rivendicazione degli effetti contenziosi, sebbene non si trovino materialmente nel portafoglio del fallito. — Fa d'uopo inoltre, che gli effetti si trovino *in natura:* e quindi se il fallito ne ha riscosso l'ammontare, le specie da lui ricevute in iscambio dei titoli non sono rivendicabili. Non vi sarebbe tampoco luogo a rivendicazione, se il fallito quand'anco abusando del suo mandato, avesse trasferito il titolo per via di una girata regolare; perciocchè in faccia ai terzi questa girata trasferisce la proprietà. Che se in tale trasmissione fuvvi frode, sia dalla parte del fallito, sia da quella del giratario, il creditore potrà rivendicare il titolo indebitamente girato; ma non contro la massa del fallimento, bensì contro il giratario stesso intenterà la sua azione. La rivendicazione però avrebbe pieno effetto, se gli effetti negoziati da colui che dal fallito li acquistava, ritornassero a di lui mani per mancanza di pagamento, caso in cui la negoziazione può considerarsi come non avvenuta.

Quantunque nominativamente non indicati come il deponente ed il mandante, altri individui, abbiamo detto, possono far uso della rivendicazione, purchè in loro collimino i due estremi accennati di sopra, cioè: titolo di proprietario, prova dell'identità della cosa reclamata. — Fra questi individui devono collocarsi: il *comodante*, ossia colui che ha prestato una cosa, la quale, non consumandosi, deve restituirsi in natura dal comodatario; il *socio in partecipazione*, che ha diritto di rivendicare la quota ad esso spettante sugli effetti sociali; *la moglie del fallito*, la quale può riprendere in natura gli effetti mobili sì dotali che parafernali risultanti dal contratto di suo matrimonio, o che le sieno pervenuti per donazione o successione, ogni volta che ne venga provata l'identità con inventario o qualunque atto autentico; *il debitore del fallito*, che conserva il diritto di riclamare la cosa data in pegno al fallito medesimo per garanzia del costui credito.

Tutte le persone, che abbiamo insino a qui enumerate, esercitano la rivendicazione fondandosi sul loro diritto di proprietà. — Ma le leggi commerciali sanciscono un'altra specie di rivendicazione in favore del venditore non per anco pagato del prezzo della cosa venduta al fallito; ed una tale rivendicazione ha la sua base piuttosto sulla risoluzione, alla quale va soggetto il contratto di vendita fino a tanto che la cosa non sia nel material potere del compratore fallito, anzichè sopra il diritto di proprietà. — Potranno essere rivendicate le merci spedite al fallito, finchè la tradizione non sarà seguita nei suoi magazzini od in quelli d'un commissionario incaricato di venderle per conto del fallito. Nondimeno, la rivendicazione non sarà proponibile, se prima dell'arrivo delle merci esse saranno state vendute senza frode sopra fatture,

polizzo o lettere di vettura firmate da chi ne ha fatta la spedizione. Quegli che rivendica sarà tenuto a fare il rimborso alla massa delle somme ricevute in conto, come pure di tutte le anticipazioni per nolo o vettura, commissione, assicurazioni od altre spese, ed a pagare le somme che fossero dovute per le medesime cause. — Potranno essere ritenute dal venditore le merci da esso vendute al fallito, le quali non fossero ancora state consegnate al fallito stesso, o non ancora spedite nè a lui nè ad un terzo per suo conto.

È manifesto che il diritto di rivendicazione del venditore è subordinato alla condizione chè le merci non sieno ancora effettivamente consegnate al fallito od al suo commissionario; perchè al momento in cui la tradizione è seguita, il contratto di vendita è pieno e la proprietà è trasferita nel compratore. Talchè in questo caso il venditore non pagato cessa di essere un rivendicante e diviene un semplice creditore. Le parole delle quali servesi il codice, hanno dato luogo a dubitare, se i magazzini del compratore, nei quali le merci vendute al fallito non sono più rivendicabili, debbano intendersi materialmente ed a rigore di lettera, oppure se in tale disposizione della legge debbano ritenersi compresi tutti i locali, dei quali sia possessore il fallito a titolo di proprietà, di locazione o a qualunque altro titolo. E quest'ultima opinione è oggi pacificamente ammessa alla giurisprudenza. — Si è anzi statuito, che per questo riguardo debbansi equiparare ai magazzini del fallito i luoghi di pubblico deposito, nei quali le merci siano collocate in testa e credito del deponente, come sarebbe un Dock. Non potrebbero però considerarsi come magazzini del ricevitore i locali delle dogane, dove le merci fossero momentaneamente depositate per la verificazione e pel pagamento del dazio, giacchè, finchè le merci stanno in questi locali, sono reputate essere ancora in viaggio. — Riguardo al commissionario di cui parla la legge, deve solamente intendersi del commissionario incaricato *di vendere* le merci, e non di quello incaricato soltanto di *riceverle e rispedirle*. Nel magazzino di quest'ultimo le mercanzie sono considerate come tuttora in viaggio. — Gli accennati effetti, per riguardo alla rivendicazione, devono applicarsi non solo all'alienazione o vendita sopra fatture o polizze di carico eseguita senza frode, durante il viaggio delle mercanzie spedite al fallito, ma eziandio alle alienazioni improprie, ossia a qualunque contratto che importi un diritto reale sulle mercanzie medesime. Tale sarebbe il caso di un'anticipazione fatta in buona fede al fallito, caso che, non implicando trapasso della proprietà in un terzo, non escluderebbe già puramente e semplicemente la rivendicazione, ma obbligherebbe il venditore che volesse rivendicare le sue merci per tal modo impegnate, a sopportare l'esercizio dei diritti competenti al terzo contraente.

Dei creditori ipotecari e privilegiati. — Mentre, riguardo ai creditori chirografarii, il principio dominante nella procedura del fallimento si è l'eguaglianza di condizione ed il diritto a dividendi proporzionali alla quotità dei crediti; rispetto invece ai creditori privilegiati ed ipotecarii,

il principio dominante si è la conservazione del pegno speciale che, nonostante il fallimento, continua a guarentire particolarmente il credito al quale venne regolarmente affetto. Gli ipotecarii ed i privilegiati sono fuori del fallimento per tutti i diritti che le loro ipoteche o i loro privilegi possono guarentir loro utilmente; entrano nel fallimento pei loro crediti o per le porzioni di credito che il privilegio o l'ipoteca resta impotente a coprire.

Nel corso della procedura di fallimento, il creditore ipotecario può far vendere, in via di espropriazione, gli stabili ipotecati, purchè non siasi verificato il contratto di unione. Allorquando questo abbia avuto luogo, i soli sindaci definitivi sono ammessi a far la vendita, promovendone istanza entro otto giorni avanti il tribunale provinciale, mediante autorizzazione del giudice-commissario, ed osservate, per gli atti di vendita, le formalità stabilite per la vendita dei beni dei minori. — La spropriazione forzata per via d'aggiudicazione non può nè essere intrapresa nè continuata dopo la dichiarazione di fallimento, e quindi nemmeno prima del contratto d'unione. — Dopo il deliberamento degl'immobili del fallito, seguito sull'istanza dei sindaci, l'aumento di prezzo per un nuovo incanto non è ammesso, salvochè sotto le condizioni e nelle forme seguenti: l'aumento deve essere fatto entro il termine di quindici giorni; non può essere minore del decimo del prezzo principale del deliberamento; è fatto alla segreteria del tribunale, secondo le regole della procedura civile; anche i sindaci, come ogni altra persona, sono ammessi a fare aumento ed a concorrere al deliberamento pel nuovo incanto; il nuovo deliberamento è definitivo e non può mai essere susseguito da nuovi incanti.

Qualora la distribuzione del prezzo degl'immobili siasi fatta prima di quella del prezzo dei mobili o lo sia simultaneamente, i creditori privilegiati od ipotecari, non soddisfatti pienamente sul prezzo degl'immobili, concorrono, in proporzione di quanto ad essi sarà per rimanere dovuto, coi creditori chirografari, sopra il denaro appartenente alla massa chirografaria, purchè i loro crediti siano stati verificati e giurati, secondo le forme di sopra stabilite. Se una o più distribuzioni del prezzo dei beni mobili precedessero la distribuzione del prezzo degl'immobili, i creditori privilegiati ed ipotecari, i cui crediti già siano verificati e giurati, concorrono alle ripartizioni in proporzione del totale loro credito, salvo, venendone il caso, le distrazioni, delle quali si fa menzione qui appresso. Segnita la vendita degl'immobili e la graduazione definitiva fra i creditori ipotecari (fondata sulla massima *prior in tempore, potior in jure*), quelli fra essi che saranno collocati in luogo utile sul prezzo degl'immobili pel totale loro credito, non conseguiranno l'ammontare della loro collocazione ipotecaria, se non sotto deduzione delle somme dai medesimi creditori conseguite sulla massa chirografaria. Queste somme, così dedotte, non rimarranno nella massa ipotecaria, ma ritorneranno alla massa chirografaria, a cui profitto ne sarà fatta distrazione. Rispetto ai creditori ipotecari, i quali non saranno

collocati, salvochè per una parte del loro credito, sulla distribuzione del prezzo degl'immobili, si procederà come segue: i loro crediti sulla massa chirografaria saranno definitivamente regolati in proporzione delle somme, delle quali saranno rimasti creditori dopo la collocazione sugli immobili, ed il denaro che avranno esatto, oltre la detta proporzione, sulla distribuzione antecedente, sarà ai medesimi ritenuto sull'ammontare della loro collocazione ipotecaria e rifuso nella massa chirografaria. I creditori privilegiati od ipotecari, che non fossero collocati in luogo utile, saranno considerati come chirografari e sottoposti come tali agli effetti del concordato e di tutte le operazioni della massa chirografaria.

Fra i creditori ipotecarii del fallito, o più generalmente, fra le persone aventi dei diritti reali sul patrimonio, è la moglie del fallito medesimo.

In caso del fallimento del marito, la moglie riprende in natura gli immobili che apportò in dote, quelli che altrimenti le appartenevano al tempo del suo matrimonio, e quelli che le siano pervenuti durante il matrimonio per donazione o per successione testamentaria o legittima. — La moglie riprende parimente gli immobili da essa ed in suo nome acquistati con denaro proveniente da alienazione dei beni che le appartenevano al tempo del suo matrimonio o dalle donazioni o successioni sopraddette; con che però sia espressamente fatta nel contratto di acquisto la dichiarazione d'impiego, e la provenienza sia accertata da inventario o da qualunque altro atto autentico. Eccettuato questo in tutti gli altri casi, e quand'anche fra coniugi fosse stata stipulata la comunione degli utili, secondo il disposto del codice civile, evvi presunzione legale che i beni acquistati dalla moglie del fallito appartengano al marito, che siano stati pagati con denaro di lui, e debbano, come tali, essere riuniti all'attivo del fallimento; salva facoltà alla moglie di somministrare la prova in contrario.

Veniamo ora all'ipoteca legale competente alla moglie sui beni del marito. Il codice di commercio ha in questa parte derogato profondamente al diritto comune, statuendo che, quando il marito era commerciante all'epoca della celebrazione del matrimonio, o quando non avendo in allora altra determinata professione, sia divenuto commerciante nell'anno dopo la celebrazione del matrimonio, l'ipoteca legale competente alla moglie sia, in caso di fallimento, ristretta ai soli beni immobili che appartenevano al marito nell'epoca del matrimonio, ed a quelli che gli fossero posteriormente pervenuti a titolo di donazione o di successione. Non rimangono affetti all'ipoteca legale i beni ch'egli avesse comperati nel decorso del matrimonio. Il legislatore ha considerato che i creditori del marito sarebbero esposti a gravi pregiudizi, se quest'ultimo fosse lasciato libero d'acquistare stabili co' suoi fondi commerciali, vale a dire coi denari appartenenti a' creditori medesimi, per creare od accrescere a loro scapito, le garanzie ipotecarie di sua moglie. Questa restrizione dell'ipoteca legale riguarda solo: 1.° il denaro e gli effetti mobili che la moglie avrà apportati in dote, o che le saranno pervenuti dopo il matrimonio

per donazione o per successione testamentaria o legittima, e dei quali essa proverà la rimessione o pagamento per atto avente data certa; 2.° pel reimpiego del prezzo dei suoi beni alienati durante il matrimonio. Per ciò poi che riguarda l'ipoteca legale concernente i lucri dotali, il codice non si limita ad una semplice restrizione, ma va sino all'annientamento del credito dirimpetto alla massa, ordinando che: la moglie, il cui marito fosse commerciante al tempo della celebrazione del matrimonio, o non avendo allora altra determinata professione, sia divenuto commerciante nell'anno successivo alla detta celebrazione, non potrà esercitare nel fallimento veruna azione pei vantaggi stipulati a suo favore nel contratto di matrimonio, nè pei lucri dotali stabiliti dalla legge; egualmente i creditori del consorte fallito non potranno, dal canto loro, prevalersi dei vantaggi o lucri suddetti, stipulati o stabiliti a favore del marito.

Le disposizioni del codice sono ristrette al caso in cui la qualità di negoziante fosse nel marito all'epoca del matrimonio, ed a quello in cui ei l'avesse acquistata entro l'anno dalla celebrazione del matrimonio stesso, non avendo avuto prima una determinata professione. Non saprebbesi assegnare il preciso motivo, per cui il legislatore abbia limitato il termine di un anno e non l'abbia esteso anche a più anni. Forse ha ciò fatto, supponendo che entro il primo anno di matrimonio fosse più facile il sospetto di calcolata intelligenza.

Oltre i creditori ipotecari, altri ve ne hanno che debbono venir trattati colla stessa preferenza, cioè i creditori muniti di privilegio. — I privilegi riguardano i mobili o gl'immobili o gli uni e gli altri, secondo che la legge ha stabilito. — Sono *generali* o *particolari*: i primi sono quelli che danno diritto a chi ne è munito, di essere pagato, per preferenza, sulla generalità dei beni del debitore od anche solamente sulla generalità de' suoi beni mobili. I secondi non danno diritto alla preferenza che sopra certi determinati mobili particolarmente affetti a' privilegi medesimi. — Sì gli uni che gli altri dipendono unicamente dalla legge, e non è lecito con private convenzioni estenderli oltre ai limiti da essa prefiniti. — Nel concorso di vari privilegi, l'ordine di parità non si regola in ragione cronologica di data, ossia sull'anteriorità di tempo, ma bensì sulla natura stessa e sulla qualità del privilegio; nell'eguaglianza di natura dello stesso privilegio spettante a più individui, si riparte fra loro il prodotto dei beni affetti in via di contributo.

Alcuni dei privilegi onde parliamo sono costituiti dalle leggi civili e comuni; altri dalle leggi commerciali.

Ecco l'indice dei privilegi generali, i quali non si esercitano sopra gl'immobili che in difetto di mobili. 1.° Quello che risulta dalle *spese di giustizia*; 2.° e 3.° quello concernente le *spese funerarie* fatte pel funerale del fallito, ove occorra, e quelle di *ultima malattia*; 4.° quello delle spese per le vesti indispensabili da lutto della vedova, e gli alimenti necessari alla medesima nei dieci mesi dalla morte del fallito; 5.° quello che riflette *i salari dovuti alle persone di servizio*; 6.° quello

che ha luogo *p·r le somministrazioni di sussistenze* fatte al debitore od alla sua famiglia.

Il pubblico erario gode di molti privilegi legali in ragione de' suoi crediti. Fra questi privilegi, alcuni sono generali sui beni sì mobili che immobili del debitore; altri non affettano che in modo speciale certi oggetti. Sarebbe qui inutile e lungo troppo il riferire i singoli casi nei quali il fisco è privilegiato sia pel pagamento delle tasse dirette, sia per diritti doganali, sia per multe od ammende, sia per cauzioni di contabili, ecc.

Accanto ai crediti muniti di privilegio generale, a' termini del codice civile, altri ve ne sono che affettano certi determinati mobili.

Tali sono: quello che compete al *locatore;* quello del *creditore con pegno* sulla cosa pignorata, quello dell'*albergatore*, sugli effetti del fallito viaggiatore, ecc. ecc.

Oltre a questi crediti privilegiati o sopra la generalità dei mobili e degl'immobili, o sopra determinati mobili specialmente, sono poi privilegiati sopra gl'immobili e nell'ordine seguente: 1.° gl'imprenditori, architetti ed altri che hanno impiegate le loro opere a costruire, riparare o migliorare uno stabile, purchè da perito deputato d'ufficio dal tribunale provinciale siasi preventivamente disteso processo verbale ad oggetto di comprovare lo stato dei luoghi relativamente ai lavori che il proprietario abbia dichiarato di voler far eseguire, e che i lavori siano stati da altro simile perito verificati entro tre mesi al più dalla loro ultimazione; 2.° il venditore od altro alienante, sovra gl'immobili alienati, per il prezzo o per la rifatta in caso di permuta, e per l'esecuzione dei pesi imposti nell'atto di alienazione; 3.° i coeredi, i socii ed altri condividenti sovra gl'immobili caduti nell'eredità, società o comunione, pel caso di evizione dei beni tra di essi divisi, e per le rifatte e compensazioni stipulate; 4.° quelli che avranno prestato denaro per pagare i creditori di cui nei numeri precedenti; 5.° il terzo possessore sopra lo stabile di cui è stato spropriato, per le riparazioni ed i miglioramenti fatti al medesimo.

A tutti questi privilegi sì generali che particolari, aventi fondamento nel diritto civile, conviene aggiungere quelli che specialmente derivano dalla legislazione commerciale, quali sono: quello del portatore della lettera di cambio accettata sui fondi provvisti dal traente dichiarato fallito; quello del commissionario sulle merci spedite dal committente, pel rimborso delle spese ed anticipazioni fatte dal primo; quello dei creditori sulle navi, ed altri dei quali avendo noi tenuto nei luoghi loro discorso in questo stesso Manuale, non istimiamo dover qui farne ulteriore parola. — E così, indicati i creditori muniti di ipoteca o di privilegio, ed esposte le regole con le quali si opera la loro dimissione, resta che vediamo come si proceda a soddisfare la massa dei creditori chirografarii.

Dei creditori chirografarii. — Dimessi i creditori ipotecari e privilegiati, fatta deduzione delle spese di giustizia e di amministrazione del

fallimento, dei soccorsi accordati al fallito ed alla sua famiglia, sul rimanente attivo del patrimonio si pagano i creditori chirografarii in proporzione dei loro crediti verificati e giursti.

I riparti proporzionali di cui sopra, allorquando non si può dubitare sull'esistenza del residuo attivo, possono aver principio, dopo la verificazione dei creditori domiciliati nei RR. Stati, anche durante il processo di fallimento. E a quest'effetto, i sindaci rimettono ogni mese al giudice-commissario uno stato della situazione del fallimento o del denaro depositato nella cassa indicata dal tribunale, e il giudice-commissario ordina, se vi è luogo, una ripartizione fra i creditori, ne fissa la quota, ed ha cura che tutti i creditori ne siano avvisati.

Non si procede a veruna ripartizione fra i creditori domiciliati nei RR. Stati, se non posta in riserva la porzione corrispondente ai crediti pei quali i creditori domiciliati fuori dei RR. Stati sieno portati in bilancio, qualora tali crediti, al tempo della ripartizione, non siano ancora stati ammessi al passivo del fallimento. Se tali crediti non sono stati portati in bilancio in modo preciso, il giudice-commissario può stabilire che la riserva venga aumentata sino alla somma che stimerà di determinare, salva ragione ai sindaci di provvedersi contro la decisione del giudice-commissario dinanzi al tribunale di commercio.

La porzione posta in riserva rimane in deposito fino alla scadenza dei termini stabiliti per la verificazione dei crediti spettanti a' persone domiciliate o dimoranti fuori dei RR. Stati, e fino alla decisione delle contestazioni insorte sui crediti non ancora riconosciuti. Questo deposito rimane a rischio e pericolo dei creditori anzidetti, i quali, in corrispettivo, profittano degl'interessi che produr possono le somme poste in riserva. In tutti i casi, il deposito è fatto a loro rischio e spesa.

Ai creditori non comparsi alla verificazione dei crediti nei prefissi termini, e quindi non compresi nelle ripartizioni, è aperta la via alla opposizione sino alla distribuzione del denaro inclusivamente. Le spese dell'opposizione sono sempre a loro carico. L'opposizione non può sospendere l'esecuzione delle ripartizioni ordinate dal giudice-commissario; se però si procede a nuove ripartizioni, prima che siasi pronunciato sull'opposizione, i creditori suddetti vengono compresi nel riparto per quella somma che viene allora provvisoriamente determinata dal tribunale, e che è tenuta, come sovra, in riserva, fino alla sentenza sulla opposizione. Se tali creditori vengono ulteriormente riconosciuti, nulla possono domandare sulle ripartizioni già ordinate dal giudice-commissario, ma hanno diritto di prelevare sull'attivo, del quale non è ancora fatta ripartizione, quella quota che avrebbero potuto avere nelle prime ripartizioni. Ma se nulla più resta dell'attivo, quando i suddetti creditori non verificati si presentano, restano assolutamente esclusi da qualunque diritto alle quote.

§ 4.°

DELLA RIABILITAZIONE.

In materia di fallimento, la riabilitazione è il ristabilimento del fallito in tutti quei diritti, dei quali il suo fallimento lo aveva privato.

Il fallito, fino a tanto che non è riabilitato, trovasi colpito di varie incapacità, secondo le quali esso è escluso dal presentarsi alla Borsa, non può essere ammesso alle funzioni di agente di cambio o di sensale, nè eletto ad arbitro nelle contestazioni mercantili, nè ritenere nè riassumere la professione di commerciante, nè essere ammesso ad uffizi di qualsiasi pubblica contabilità, o divenire deliberatario di spettacoli pubblici; e finalmente il suo nome dev'essere inserito, durante la di lui vita, in un albo affisso nella sala del tribunale che dichiarò il fallimento, e nelle sale altresì delle borse commerciali dei RR. Stati.

Or bene, se lo stato del fallito può essere modificato dal concordato, ed anche in caso d'unione, dalla dichiarazione di scusabilità, non può tuttavia essere totalmente cancellato, nè le suddette incapacità possono venir tolte, se non mercè della riabilitazione. Questa instituzione è destinata a far agire il sentimento dell'onore: i vantaggi ch'essa offre in prospettiva al fallito (ben diceva il signor Quenault nella Camera dei deputati francese) sono d'una natura tutta morale, e traggono dall'opinione un grande valore, perchè l'opinione tiene a calcolo gli sforzi ed i sacrificii fatti per ottenerla. Appunto perchè essa ha un fine altamente morale e civile, fa d'uopo che la riabilitazione non sia conceduta che con sommo discernimento e riguardo. E, a tale effetto, la legge l'ha circondata di solenni formalità, e sottoposta ad imprescrittibili condizioni, che ora stiamo appunto per esporre.

La riabilitazione può ottenersi dal fallito che ha pagato intieramente, in capitali, interessi e spese, tutte le somme da esso dovute. Egli non può conseguirla, se è socio di una casa di commercio caduta in fallimento, se non dopo avere giustificato che tutti i debiti della società sono stati intieramente pagati in capitale, interessi e spese, quand'anche egli avesse ottenuto un concordato particolare.

Ogni domanda di riabilitazione deve essere presentata alla Corte di appello, nel cui distretto è intervenuta la sentenza di dichiarazione del fallimento. Il fallito deve unire al suo ricorso le quietanze e le altre carte giustificative della domanda. — L'Avvocato generale, presso la Corte, avuta la comunicazione del ricorso, ne trasmette copia da esso vidimata all'Avvocato fiscale ed al Presidente del tribunale di commercio, incaricandoli di raccogliere tutte quelle informazioni che potranno procurarsi sui fatti esposti. A tale effetto, a diligenza tanto dell'Avvocato fiscale quanto del Presidente del tribunale di commercio, una copia del ricorso rimane affissa per lo spazio di due mesi nella sala del tribunale di commercio, alla casa comunale ed alla borsa, se vi sia, ed è inserita per estratto nei fogli pubblici. Qualunque creditore che

non fosse stato interamente pagato del suo credito, in capitale, interessi e spese, e qualunque altro interessato può, durante il termine dell'affissione, fare opposizione alla riabilitazione per via di semplice ricorso, accompagnato colle carte giustificative e presentato al segretario di uno dei tribunali nella cui sala fu affissa la domanda del fallito. Il creditore opponente non può mai essere parte nel processo di riabilitazione. Trascorsi i due mesi indicati di sopra, il Presidente del tribunale e l'Avvocato fiscale trasmettono, ciascuno separatamente, all'Avvocato generale le notizie che hanno raccolte e le opposizioni che fossero state fatte, dando ciascuno il loro avviso sulla domanda. La Corte d'appello, sentito l'Avvocato generale nelle sue conclusioni, pronuncia sull'ammessione o sul rigetto della domanda del fallito: se questa è rigettata, non può essere ammessa una seconda domanda, se non trascorso un anno dalla prima. La declaratoria di riabilitazione è trasmessa agli Avvocati fiscali e Presidenti dei tribunali, di cui sopra; i tribunali anzidetti ne ordinano la lettura nel pubblico uditorio e la trascrizione nei loro registri. Vien cancellato il nome del fallito riabilitato dall'albo dei falliti. Il riabilitato può far inserire nella Gazzetta la declaratoria di riabilitazione. — Non sono ammessi alla riabilitazione i bancarottieri fraudolenti, i condannati per furto, truffa od abuso di confidenza, gli stellionatari, i tutori, amministratori od altri contabili, che non avranno reso il loro conto e pagato il reliquato. Potrà essere ammesso alla riabilitazione il bancarottiere semplice, quando avrà subita la pena alla quale fu condannato, o ne avrà ottenuto dal Re il condono. Il fallito potrà essere riabilitato dopo la sua morte.

§ 5.°

DELLE BANCHEROTTE.

L'etimologia del vocabolo *bancarotta* è da ricercarsi nell'antica usanza italiana di *rompere il banco* di quel negoziante, che in mala fede ingannava i suoi creditori e fuggiva. Severissime furono talvolta le pene contro i bancarottieri: Carlo V giunse persino a condannarli a morte; in Francia il debitore ridotto a far la cessione de' beni era posto alla berlina col *berretto verde*. La quale severità moltiplicava le bancherotte, perchè il trafficante che vedevasi per disgrazia mancare l'attivo e crescere il passivo fuggiva, piuttostochè correre il pericolo di quelle pene infamanti, e sottraeva così ai creditori l'unico mezzo di accomodare alla meglio gli affari. Meglio ispirate, le repubbliche italiane punivano con rigore il doloso bancarottiere, e cercavano di prevenire la rovina del fallito in buona fede; e a Genova esisteva un magistrato speciale pei fallimenti (*officium ruptorum*) che aveva appunto questo doppio incarico. È d'uopo il dire però che se distinguevasi la sventura dalla colpa, pur nondimeno per gran tempo le parole *fallimento* e *bancarotta* conservarono indifferentemente lo stesso legale significato.

Nel sistema dei moderni codici, la bancarotta è esclusivamente lo stato del negoziante fallito, al quale si può rimproverare colpa di negligenza, di imprudenza, di mala condotta o di frode. Ma, siccome vi hanno diversi gradi di criminalità in queste diverse sorta di colpe, e non sarebbe giusto assimilare la mera imprudenza alla consumata nequizia, quindi la legge distingue due specie di bancherotte: la *bancarotta semplice*, e la *fraudolenta* o *dolosa;* la prima è l'effetto della negligenza od imprudenza, la seconda della frode.

Nè di ciò contenta, la legge distingue ancora, fra i diversi casi di negligenza e d'imprudenza, quelli che portano per necessaria conseguenza la dichiarazione di bancarotta, e quelli che permettono solamente ai giudici di dichiararla.

Deve essere dichiarato reo di bancarotta semplice il commerciante fallito che si trova in uno dei seguenti casi:

1.° Se le spese sue personali o quelle della sua casa sono giudicate eccessive;

2.° Se egli ha consumato forti somme sia in operazioni di pura sorte, sia in operazioni fittizie di borsa o sopra merci;

3.° Se, coll'intento di ritardare il suo fallimento, egli ha fatto compre per rivendere al dissotto del valore in corso; se, col medesimo intento, egli si è abbandonato ad imprestiti, a girate di effetti, o ad altri mezzi rovinosi di procurarsi fondi;

4.° Se, dopo la cessazione de' suoi pagamenti, egli ha pagato qualche creditore in pregiudizio della massa.

E *può* essere dichiarato, secondo i casi, bancarottiere semplice qualunque commerciante fallito che si trova in uno dei seguenti casi:

1.° Se egli ha contratto, per conto altrui, senza riceverne il valore in cambio, obbligazioni giudicate troppo considerevoli per rispetto alla sua posizione allorchè le ha contratte;

2.° Se egli è di nuovo dichiarato in istato di fallimento, senza avere soddisfatto alle obbligazioni di un precedente concordato;

3.° Se non si è uniformato al disposto del codice riguardante la trasmissione dell'estratto dei contratti di matrimonio;

4.° Se, entro i tre giorni dalla cessazione de' suoi pagamenti, il fallito non ha fatto la dichiarazione, o se la fatta dichiarazione non indica i nomi di tutti i soci solidari;

5.° Se, senza legittimo impedimento, egli non si è presentato in persona ai sindaci nei casi e nei termini fissati, o se, dopo avere ottenuto salvacondotto, non si è presentato alla giustizia;

6.° Se egli non ha tenuti i libri prescritti, nè fatto esattamente inventari; se i suoi libri od inventari sono incompiuti od irregolarmente tenuti, o se non presentano il vero stato attivo e passivo del fallito, senza che tuttavia siavi frode.

I casi di bancarotta semplice sono giudicati dai tribunali di prima cognizione, sopra querela dei sindaci del fallimento o di qualunque creditore, od anche sulla sola istanza del fisco. Però se è intervenuto con-

cordato di cui sia seguita l'omologazione, non si potrà procedere fuorchè sulla sola istanza del fisco. I colpevoli sono puniti col carcere non minore di un mese ed estensibile a due anni.

La bancarotta fraudolenta è lo stato del commerciante fallito che si è renduto autore di fatti di frode, che denotano in lui l'intenzione di danneggiare i suoi creditori. Tale è il caso del commerciante che abbia sottratto i suoi libri, stornato o dissimulato parte del suo attivo, o che ne' suoi libri o nelle sue scritture, od in atti autentici o privati, ovvero nel suo bilancio si riconosca fraudolentemente debitore di somme da esso non dovute. Il bancarottiere doloso è punito colla reclusione ed anche coi lavori forzati a tempo, secondo la maggiore gravezza dei casi.

Le spese del procedimento per bancarotta semplice sono a carico del R. Erario. Tuttavia se il procedimento è stato istrutto sopra querela dei sindaci in nome dei creditori, o di alcuno dei creditori in nome proprio, potrà il tribunale, nel caso di assolutoria, dichiarare le spese di procedimento a carico rispettivamente della massa o del creditore querelante. I sindaci non possono portare querela in nome dei creditori per bancarotta semplice, se non vi siano autorizzati per deliberazione presa dalla maggioranza in numero dei creditori presenti. Salvo il caso in cui le spese siano come sopra dichiarate a carico della massa, l'azione in rimborso contro il fallito non potrà mai dal R. Erario esperirsi in pregiudizio della massa stessa. In caso di concordato, l'erario non potrà agire pel rimborso contro il fallito, se non dopo la scadenza delle more stabilite dal concordato pel pagamento dei creditori. Le spese del procedimento per bancarotta fraudolenta non potranno, in verun caso, essere a carico della massa dei creditori. Se vi fu querela di uno o di più creditori, le spese, in caso di assolutoria, potranno essere a carico di questi.

Saranno condannati alle pene stabilite per la bancarotta fraudolenta:

1.° Coloro che saranno convinti di avere scientemente, e nell'interesse del fallito, ricettato o dissimulato tutto o parte dei beni mobili od immobili del medesimo: e ciò senza pregiudizio delle disposizioni del codice penale per gli altri casi di complicità;

2.° Coloro che saranno convinti di avere fraudolentemente proposto nel fallimento e giurato, sia in loro nome, sia per interposizione di persone, crediti supposti;

3.° Coloro che, facendo il commercio sotto altrui nome e sotto nome supposto, si saranno resi colpevoli dei fatti enumerati poco sopra siccome bastevoli a costituire la dolosa bancarotta.

Il coniuge, i discendenti, gli ascendenti del fallito od i suoi affini nello stesso grado, che scientemente avessero stornato, divertito ovvero ricettato effetti appartenenti al fallimento, senza avere operato di complicità col fallito, saranno puniti colle pene del furto.

Nei casi previsti dal codice, le corti od i tribunali, nel pronunciare le loro sentenze, ancorchè di assolutoria, ordineranno:

1.° La reintegrazione, ove ne sia il caso, presso la massa dei creditori di tutti i beni, diritti e titoli sottratti;

2.° Il risarcimento dei danni ed interessi che già risultassero, fissandone colla stessa sentenza l'ammontare, salvo sempre il risarcimento dei danni maggiori che venissero accertati.

Il creditore che avrà stipulato, sia col fallito sia con qualunque altra persona, vantaggi a suo favore pel suo voto nelle deliberazioni del fallimento, o che avrà fatto convenzione particolare, dalla quale risulti un vantaggio in suo favore, sarà punito col carcere estensibile ad un anno e con multa estensibile sino a lire due mila. Il carcere potrà estendersi a due anni, se il creditore è sindaco del fallimento. Le convenzioni saranno inoltre dichiarate nulle rispetto a chichessia ed anche rispetto al fallito. Il creditore sarà obbligato a restituire a chi di ragione quanto avrà ricevuto in virtù delle stesse convenzioni.

Le sentenze di condanna a pena criminale pei fatti sopra esposti saranno pubblicate secondo le formalità stabilite dal codice commerciale.

INDICE

PARTE PRIMA

ECONOMIA COMMERCIALE

PARTE SECONDA

GEOGRAFIA COMMERCIALE

PARTE TERZA

TECNOLOGIA E STATISTICA COMMERCIALE

PARTE QUARTA

GIURISPRUDENZA COMMERCIALE